** Année 1949. — N° 53 C. R. Le Numéro : 5 francs. Jeudi 7 Juillet 1949. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : **500 fr.** ; ÉTRANGER : **1.400 fr.**
(*Compte chèque postal :* **100.97**, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION **QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e** | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 15 FRANCS

SESSION DE 1949 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 52e SÉANCE

Séance du Mercredi 6 Juillet 1949.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Cumul des professions de médecin, vétérinaire, dentiste ou sage-femme avec celle de pharmacien. — Adoption, sans débat, d'un avis sur une proposition de loi.

3. — Dépenses militaires pour l'exercice 1949. — Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

Section guerre:

MM. Pierre Boudet, rapporteur spécial de la commission des finances; Alric, au nom de la commission de la défense nationale.

Etat A:

Amendement de M. Coupigny. — MM. Coupigny, Paul Ramadier, ministre de la défense nationale; le rapporteur spécial. — Rejet au scrutin public.

Amendement de M. Rotinat. — MM. Rotinat, Max Lejeune, secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre); le rapporteur spécial. — Retrait.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre.

Amendement de M. Bolifraud. — MM. Bolifraud, le rapporteur spécial, le secrétaire d'Etat à la guerre, le général Petit, Michel Madelin. — Adoption.

MM. le secrétaire d'Etat à la guerre, le rapporteur spécial.

Amendement de Mlle Mireille Dumont. — Mlle Mireille Dumont, MM. le ministre, le rapporteur spécial. — Rejet.

MM. le secrétaire d'Etat à la guerre, le rapporteur spécial.

Amendement de Mme Marie Roche. — Mme Marie Roche. — Rejet.

Amendement de M. Bolifraud. — MM. Bolifraud, le rapporteur spécial, le ministre, Michel Madelin. — Adoption.

Amendement de M. Alric. — MM. Alric, le secrétaire d'Etat à la guerre. — Retrait.

M. André Diethelm.

Amendement de M. Ternynck. — MM. Ternynck, le secrétaire d'Etat à la guerre, le général Petit, Bousch, Bolifraud, le ministre. — Adoption.

Présidence de M. Gaston Monnerville.

Amendement de M. le général Corniglion-Molinier et de M. Borgeaud. — Discussion commune: MM. le général Corniglion-Molinier, Roger Aubé, Alric, le rapporteur spécial, le ministre. — Adoption modifiés.

MM. le secrétaire d'Etat à la guerre, le rapporteur spécial.

Amendement de M. Alric. — Retrait.

MM. le secrétaire d'Etat à la guerre, Symphor, le ministre.

Deuxième amendement de M. le général Corniglion-Molinier et de M. Borgeaud. — Discussion commune: MM. le général Corniglion-Molinier, le ministre, Robert Aubé, Alric. — Rejet.

Troisième amendement de M. le général Corniglion-Molinier et de M. Borgeaud. — Discussion commune: MM. Alric, le ministre, le général Corniglion-Molinier, Robert Aubé, le rapporteur spécial. — Adoption.

Amendement de M. Alric. — MM. Alric, le secrétaire d'Etat à la guerre. — Retrait.

Section air:

MM. Pellenc, rapporteur spécial de la commission des finances; Courrière, le général Corniglion-Molinier, au nom de la commission de la défense nationale; Jean-Moreau, secrétaire d'Etat aux forces armées (air); Berlioz.

Etat A:

Amendement de M. Léon David. — M. Dutoit. — Rejet.

MM. le secrétaire d'Etat à l'air, le rapporteur spécial.

Présidence de M. Kalb.

Amendement de M. Coupigny. — MM. Coupigny, le secrétaire d'Etat à l'air, Rotinat, le rapporteur spécial. — Retrait.

MM. le rapporteur spécial, le général Corniglion-Molinier, le ministre, Georges Laffargue, Bousch.

MM. le secrétaire d'Etat à l'air, le rapporteur spécial, le ministre, Pinton, le président.

4. — Transmission d'une proposition de loi déclarée d'urgence.

5. — Renvois pour avis.

6. — Dépenses militaires pour l'exercice 1949. — Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

Section marine:

MM. Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances; Jean de Gouyon, au nom de la commission de la défense nationale; Jean Durand, Yves Jaouen, Albert Lamarque, Paul Ramadier, ministre de la défense nationale.

Etat A:

Amendements de M. Yves Jaouen. — MM. Yves Jaouen, le rapporteur spécial. — Adoption.

Amendement de M. Landry. — Retrait.

MM. le ministre, le rapporteur spécial.

Amendement de M. Jean de Gouyon. — MM. Jean de Gouyon, le ministre. — Retrait.

Amendement de Mlle Mireille Dumont. — Mlle Mireille Dumont, MM. le rapporteur spécial, le ministre. — Rejet.

Deuxième amendement de Mlle Mireille Dumont. — Mlle Mireille Dumont, MM. le rapporteur spécial, le ministre. — Rejet.

MM. le ministre, le rapporteur spécial.

Deuxième amendement de M. Jean de Gouyon. —MM. Jean de Gouyon, le ministre, André Diethelm. — Retrait.

Renvoi de la suite de la discussion.

7. — Démission de membres de commissions.

8. — Transmission de projets de loi.

9. — Transmission d'une proposition de loi.

10. — Dépôt de rapports.

11. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE Mme DEVAUD
Vice-président.

La séance est ouverte à dix heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté, sous les réserves d'usage.

— 2 —

CUMUL DES PROFESSIONS DE MEDECIN, VETERINAIRE, DENTISTE OU SAGE-FEMME AVEC CELLE DE PHARMACIEN

Adoption, sans débat, d'un avis sur une proposition de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle le vote, sans débat, conformément à l'article 34 du règlement, de la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 20 de la loi validée du 11 septembre 1941 relative à l'exercice de la pharmacie, en vue d'autoriser, sous certaines conditions, le cumul de la profession de pharmacien avec celle de médecin, vétérinaire, dentiste ou de sage-femme. (Nos 401 et 501, année 1949.)

Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Le premier alinéa de l'article 20 de la loi validée du 11 septembre 1941, modifié par la loi du 21 mars 1948, est de nouveau modifié ainsi qu'il suit:

« L'exploitation d'une officine est incompatible avec l'exercice d'une autre profession, notamment avec celle de médecin, sage-femme, dentiste, même si l'intéressé est pourvu des diplômes correspondants. Toutefois, les médecins diplômés avant le 1er janvier 1948, les vétérinaires et les dentistes diplômés avant le 1er janvier 1946, les sages-femmes diplômées avant le 1er janvier 1944 sont admis à exercer leur art, concurremment avec la pharmacie, s'ils ont obtenu le diplôme de pharmacien avant le 1er janvier 1946. »

Je mets aux voix l'avis sur la proposition de loi.

(Le Conseil de la République a adopté.)

— 3 —

DEPENSES MILITAIRES POUR L'EXERCICE 1949

Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant fixation du budget des dépenses militaires pour l'exercice 1949. (Nos 510 et 531 à 541, année 1949.)

Nous en sommes arrivés, dans l'état A, à la discussion de la section guerre.

La parole est à M. Boudet, rapporteur.

M. Pierre Boudet, *rapporteur de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, vous trouverez dans le rapport 534 qui vous a été distribué l'ensemble des observations de la commission des finances sur la section « guerre » du projet de budget de la défense nationale.

Je demande donc la permission de ne faire, de ce rapport, qu'un assez bref résumé en insistant sur quelques points essentiels. L'ensemble des crédits demandés au titre du chapitre guerre s'élève à la somme de 115.760.558.000 francs. Vous trouverez la nomenclature de ces crédits à la page 14 du projet de budget qui vous a été distribué placé sous diverses rubriques personnel, matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien, charges sociales, dépenses diverses, dépenses de reconstruction et d'équipement.

Déjà, l'année dernière, au cours de l'examen du budget de la section guerre, le rapporteur de la commission des finances avait indiqué que la classification qui était présentée dans le budget de 1948 ne donnait pas une idée exacte des dépenses, et la commission des finances avait essayé de classer les dépenses en trois grandes catégories : les dépenses de personnel, les dépenses de fonctionnement et d'entretien, les dépenses de réalisation du matériel. C'est sous ce triple aspect que nous allons brièvement analyser le projet de budget qui nous est soumis.

Le personnel. Il est bon de rappeler que les effectifs militaires du département guerre étaient, en 1948, je parle des effectifs budgétaires, de 365.000 hommes. Ils sont, dans le projet de budget de 1949, de 304.000 hommes.

Les effectifs civils du même département de la guerre étaient en 1948 de 58.650 unités. Les effectifs, pour 1949, sont en ce moment de 54.859 unités.

J'indique en passant — c'est une observation que j'ai déjà eu l'occasion de faire hier dans l'exposé d'ensemble — que nous assistons à une modification de la structure dans les effectifs de notre armée.

En effet, en ce qui concerne les troupes sous les armes, je dois signaler qu'il y a, dans la section guerre, 127.447 unités servant au delà de la durée légale, contre 169.347 unités de la conscription. Il semble ainsi que nous nous orientons de plus en plus — il s'agit-là, je crois, en réalité, d'une opération qui a des bases budgétaires — vers une armée de professionnels et non vers une armée de conscription.

Je signale simplement qu'en ce qui concerne les effectifs, un effort certain de réduction a été accompli. 64.000 hommes de moins sur un effectif total de 365.000, c'est un effort de compression certainement très important.

En ce qui concerne les dépenses de fonctionnement et d'entretien, il paraît important de distinguer les réalisations qui augmentent le potentiel militaire et la part de crédits qui ne fait qu'assurer le fonctionnement de l'armée.

Toutes indications sur la méthode qui a dicté cette distinction vous sont données aux pages 8 et 9 du rapport.

Je signale simplement que, sous cette rubrique, il était demandé dans le budget de 1948 une somme globale de 35 milliards de francs par la loi du 27 août 1948. Le Parlement avait ramené ce crédit à 32.500 millions de francs et, par décret en date du 16 septembre 1948, le Gouvernement avait réduit le montant de ces dépenses à 31.900 millions.

Dans le projet de budget de 1949, il est demandé pour les mêmes dépenses un total de crédit de 35.500 millions. Si l'on se rappelle — et il ne faut jamais perdre de vue cette notion quand nous examinons le budget — que la hausse des prix a entraîné, depuis le vote du dernier budget, des coefficients de majoration des dépenses d'environ 30 p. 100, on constate que sur ce chapitre de fonctionnement et d'entretien il y a eu, en réalité, d'importantes compressions bien que les crédits apparaissent légèrement supérieurs: 35 milliards contre 32 milliards. Mais si l'on tient compte de la hausse des prix, ce sont des dépenses inférieures à celles de 1948.

Il y a eu effectivement réduction des dépenses par abandons très importants sur certains postes, par exemple sur les postes de préparation militaire, sur certains postes d'entretien d'armement, sur certains postes d'entretien de munitions.

En ce qui concerne les réalisations de matériel, c'est-à-dire les augmentations du potentiel militaire, il était demandé en 1948 sous cette rubrique, un total de crédits de 33 milliards, ramené à 30 milliards par la loi du 27 août, puis à 27.500 millions par le décret du 15 septembre 1948.

Il nous est demandé, sur ce chapitre, un total de crédits de 28.528 millions. Là aussi, la réduction est importante, en tenant compte toujours du coefficient de hausse des prix.

Cependant, je dois signaler que, sur ce poste de réalisations, l'appoint du compte spécial de l'habillement, qui est de 8 milliards, a pour effet de porter le total des crédits de ce chapitre de réalisations de 28.528 millions à un peu plus de 36 milliards.

Les réductions envisagées portent principalement sur certaines réalisations automobiles, sur les études, sur l'entretien des chemins de fer et des routes. Par contre, il y a une augmentation certaine sur divers chapitres tels que le matériel lourd, l'armement léger et les études et prototypes.

L'ensemble des crédits qui sont demandés au titre de la section guerre peuvent donc se diviser de la façon suivante: 51.391 millions pour le personnel; 35.840 millions pour le fonctionnement et l'entretien; 28.528 millions pour les réalisations de matériel, soit, au total, 115 milliards.

J'indique, en passant, et vous le trouverez à la page 15 du rapport, que si l'on compare ces diverses dépenses en pourcentage par rapport au budget présenté et voté le 27 août 1948, on constate qu'en 1948 les dépenses de rémunération du personnel représentaient environ 30 p. 100 des dépenses de la section guerre, tandis qu'elles représentent dans le projet actuel 44,4 p. 100. Les dépenses de fonctionnement et d'entretien, représentaient, en 1948, 36 p. 100; elles représentent, en 1949, 31 p. 100. Les dépenses de réalisation de matériel représentaient 34 p. 100; elles représentent maintenant 24,6 p. 100. Je tiens à souligner cette proportion dans la ventilation des dépenses car, reprenant l'argumentation que j'avais eu l'honneur de développer hier devant vous, je veux

à nouveau attirer l'attention du Conseil de la République et des ministres responsables sur les pourcentages, à notre avis insuffisants, de réalisation matérielle, par rapport à l'ensemble des dépenses. Nous avons dit et l'on a répété que le budget de 1949 était un budget de transition. Nous en prenons acte pour demain.

Mais nous pensons que, lors de l'étude du budget de 1950, il sera absolument indispensable d'apporter aux réalisations matérielles, c'est-à-dire à l'augmentation du potentiel militaire de notre armée, une attention toute spéciale.

Je le dis dans le rapport préliminaire, diminuer les effectifs n'est peut-être pas catastrophique, mais il serait très dangereux de ne pas donner à des effectifs réduits un matériel moderne adapté aux besoins de notre défense nationale; et c'est sur ce point principal des réalisations nécessaires de matériels modernes que nous devons attirer l'attention des ministres responsables lorsqu'ils mettront sur pied le budget de 1950.

En ce qui concerne les abattements qui ont été apportés au projet de budget par la commission des finances, ils manifestent essentiellement la volonté de cette commission de voir réduire le personnel civil des services extérieurs.

Les services du recrutement — on l'a fait observer à la commission — semblent faire double emploi avec ceux de la statistique générale; on pourrait aussi réduire certaines opérations immobilières — votre rapporteur y tient spécialement — et agir sur ce point avec beaucoup de prudence. Enfin, on pourrait réduire, dans des proportions importantes, les frais de déplacement, car nous avons été unanimes à constater que les déplacements des officiers et des sous-officiers étaient trop nombreux et que trop de mutations ne valaient rien tant pour la vie familiale que pour la bonne tenue des corps de troupe.

Enfin, votre commission des finances a rétabli un crédit important, puisqu'il s'élève à 10 millions, sur les crédits de l'alimentation.

L'Assemblée nationale avait observé que la baisse qui s'est produite sur diverses denrées pouvait justifier une réduction de la prime d'alimentation.

En réalité, après avoir examiné soigneusement cette question, il est apparu à la commission des finances que cette prime, qui est de 132 francs 50 par jour, était peut-être insuffisante pour les troupes qui sont actuellement en occupation en Allemagne et ne bénéficient plus de certains comptes-marks qui venaient en aide à l'alimentation de la troupe. Pour les troupes de la métropole, cette somme de 132 francs 50 est absolument nécessaire.

Telles sont, mesdames, messieurs, brièvement résumées, les observations présentées par votre commission des finances dans le rapport n° 534. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. Alric, au nom de la commission de la défense nationale.

M. Alric. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je viens vous apporter l'avis de la commission de la défense nationale sur le budget de la guerre qui vient de vous être présenté en détail, au point de vue financier, par notre collègue M. Boudet.

Je ne reviendrai pas sur les chiffres qu'il vous a donnés. Je vais simplement vous exposer quelques aperçus généraux qui résultent des débats de la commission de la défense nationale sur l'orientation des dépenses militaires guerre.

Les principes généraux qui conditionnent le budget de la guerre sont évidemment les mêmes que ceux qui commandent tout le budget de la défense nationale. La loi des maxima, que beaucoup ont contrebattue dans son principe, existe et d'elle dépend le plafond des dépenses. Il faut nous y adapter, mais comment ?

Dans les diverses commissions, nous avons fait remarquer que cette loi des maxima ne devait pas automatiquement descendre dans le détail et qu'il ne fallait pas faire des réductions proportionnelles partout; il y avait lieu de voir si tel ou tel point ne devait pas être diminué plus que d'autres et même si, malgré la diminution générale, on ne devait augmenter certains crédits particulièrement intéressants. Nous allons voir comment ces principes sont appliqués dans la réalité des choses.

Le ministre de la défense nationale nous a dit qu'il ferait porter surtout les réductions sur la présence des effectifs tout en essayant de conserver à la fois les deux impératifs, celui de la sécurité et celui de l'instruction, mais qu'il chercherait surtout à garder le potentiel de l'armement de manière à l'augmenter, sinon aujourd'hui, du moins rapidement demain.

Nous allons voir à quelles réflexions cela nous a conduit et quelles sont les considérations et les points sur lesquels nous attirons l'attention du Gouvernement.

Les effectifs, comme on vous l'a dit — et M. le président de la commission de la défense nationale vous en a parlé particulièrement — sont actuellement, il nous semble, à la limite de ce qu'il est possible d'atteindre, pour la sécurité. Je crois que tous les orateurs ont été d'accord sur ce point. Je n'insisterai donc pas particulièrement sur ce problème envisagé en ce qui concerne l'armée de terre. Je pense que l'opinion de l'Assemblée est assez éclairée sur ce point.

Je veux m'appesantir davantage sur l'instruction. Cette question, dans le domaine de la guerre, est, je crois, particulièrement délicate. Elle se divise en trois parties principales: instruction de l'armée active et des réserves par les périodes, instruction pré-militaire et instruction post-militaire. Il est évident que, dans la réduction des effectifs à laquelle nous sommes actuellement conduits, l'instruction de l'armée devient très délicate. Vous savez, en effet, que, dans l'armée, il n'y a pas que l'instruction à assurer, mais qu'il y a à la fois des contraintes auxquelles il faut satisfaire et auxquelles on satisfait généralement au détriment de l'instruction.

Quand les effectifs diminuent, l'instruction est généralement plus touchée que le reste. Nous pensons qu'il faudra peut-être étudier de nouveau la manière de réaliser cette instruction pour que ces diminutions des effectifs la frappent moins et qu'on lui conserve une valeur admissible.

Pour les réservistes, comment l'instruction se fait-elle ? Une chose indispensable est certainement de faire venir ces réserves par période au milieu des troupes de l'armée active.

Mais ceci peut rester peu efficace si les effectifs de l'armée active sont trop réduits, parce qu'alors, les réservistes qui viennent sont quelquefois occupés à des besognes secondaires plutôt qu'à une instruction qui doit être extrêmement efficace étant donné son coût. Il faut, là aussi, faire très attention à ce que la période d'appel des réservistes ne soit pas une simple satisfaction spectaculaire, mais qu'elle corresponde à une instruction véritable. Il n'est pas toujours facile de l'obtenir.

Ensuite, il y a la préparation pré et post-militaire. On a beaucoup parlé de la préparation prémilitaire et on a vu que peut-être il y avait eu certains abus et que nous ne pouvions plus nous permettre une préparation prémilitaire aussi importante qu'à certain moment. C'est possible, mais je crois tout de même que, du côté de cette préparation, il y a quelque chose de très important à faire et qu'il faut la rénover.

Il faut voir si on ne peut faire une liaison avec les exemptions de service qui maintenant sont en usage pour alléger les effectifs que nous avons sous les armes.

Du côté de cette préparation, il y a un cas très intéressant et qu'il est peut-être plus facile de mettre rapidement sur pied, c'est la préparation prémilitaire des cadres, des officiers et des sous-officiers.

Il y a déjà un grand nombre d'écoles professionnelles, de grandes écoles, qui ont réalisé des efforts remarquables. Il faut s'en servir en essayant d'en tirer le meilleur parti possible, c'est-à-dire en donnant des statuts à ces organismes afin que cela ne soit plus quelque chose de bénévole qui se fasse sans orientation générale, mais rentre dans un cadre précis et utilisable au mieux pour l'armée française. Je crois que presque toutes les personnalités qui se sont occupées de la question sont d'accord et qu'il ne sera pas très difficile d'arriver à une entente dans ce domaine. Il est triste de voir certaine grande école qui fut couverte de louanges pour les éminents services rendus à la formation des officiers d'élite ne pas être utilisée aujourd'hui à plein dans le même but qu'elle a si bien rempli autrefois.

Ensuite, il y a la continuation de l'instruction après la vie militaire, l'enseignement postmilitaire. Avant guerre, il existait quelque chose dans ce domaine, en particulier pour les officiers et les sous-officiers; c'était ce qu'on appelait les écoles de perfectionnement. Cette organisation n'a pas été reprise. On en a dit du mal, on en a dit du bien. Les deux étaient peut-être justifiés. Certaines écoles fonctionnaient peut-être mal mais d'autres, la majorité, fonctionnaient bien. Par moi-même j'en ai vu qui fonctionnaient remarquablement et où la présence des officiers et des sous-officiers était bien supérieure au nombre de séances nécessaires pour pouvoir obtenir cette carte de surclassement qui était la récompense qu'on leur donnait pour leur assiduité.

Certains étaient présents deux ou trois fois plus de temps qu'il ne fallait, parce qu'ils constataient qu'ils apprenaient quelque chose. Vous savez quel est le sentiment du devoir des officiers et des sous-officiers de réserve de l'armée française lorsqu'ils sentent qu'ils apprennent quelque chose de vraiment utile pour augmenter leurs capacités et qu'ils deviennent ainsi plus utiles à la France ils n'hésitent jamais à faire tout leur possible. Dans ce domaine, il y aura quelque chose à remettre sur pied au plus tôt. Les officiers et sous-officiers de réserve sont un peu inquiets parce qu'ils sentent qu'on ne s'occupe pas beaucoup d'eux. Evidemment il y avait autre chose à faire jusqu'à maintenant, mais la question devient urgente, demain il faudra certainement la préciser.

A cette occasion, je veux parler d'un point qui rend possible l'amélioration de l'instruction et qui est, je crois, assez peu connu. Personnellement, j'ai eu l'occasion de m'en occuper, peut-être c'est ce que

j'appellerai le matériel d'instruction. Dans toute la vie industrielle on a un peu réformé les méthodes d'apprentissage.

Or, l'instruction est une sorte d'apprentissage. Il n'est pas étonnant que certaines méthodes modernes puissent trouver leur application dans ce domaine. Je crois que, par certaines rénovations, par l'emploi de certains matériels, on peut arriver beaucoup plus rapidement à éduquer l'officier et le soldat pour son rôle dans le combat.

En effet, en 1914, il semble bien que nous avons été obligés d'apprendre la guerre à la guerre. Nous avons eu le temps de le faire grâce à l'héroïsme de nos troupes et parce que la vitesse du combat était probablement plus faible que celle du combat actuel.

Aujourd'hui, nous n'avons plus le temps. Il faut que, lorsque la troupe arrive au combat, elle ait déjà ses réflexes, sinon il est trop tard.

Je m'étais occupé de cette question avant et pendant la guerre de 1939. Un jour que je préconisais ces méthodes au grand quartier général, je me suis entendu répondre: « Mais, voyons, actuellement, nous sommes à la guerre, ce n'est plus le moment de faire de l'instruction! »

Eh bien! si! La preuve c'est que, dans les divisions qui ont bien voulu employer les méthodes que je préconisais, les résultats ont été, je crois, plus qu'excellents et ont montré combien on peut arriver à éduquer les réflexes des soldats et des officiers en dehors du combat lui-même, si l'on a les moyens de le faire. J'insiste donc, monsieur le ministre, pour attirer votre attention sur ce point et beaucoup des chefs militaires les plus éminents qui ont bien voulu examiner ces problèmes partagent mon point de vue. Mais ces méthodes et ces appareils ne sont pas faciles à réaliser.

On s'imagine quelquefois qu'il suffit de dire aux corps de troupe: « Allez dans cette voie, c'est très bien! » et de les encourager à innover sans contrôle.

Il ne faut pas croire que, parce qu'on a fait quelque chose dans ce sens, on a forcément réussi. On peut très bien éduquer les réflexes à contresens, ce qui serait évidemment nuisible.

Il faut beaucoup de soin pour la mise au point de ces matériels et un grand discernement pour leur choix. Je n'en dis pas plus, je crois qu'on n'a jamais bien éveillé l'attention sur ce point et c'est pour cela que j'en parle aujourd'hui en espérant qu'on pourra aller dans cette voie plus qu'on ne l'a fait jusqu'ici. C'est le seul moyen d'éduquer les troupes sans avoir le matériel de combat et de l'économiser quand on le possède. C'est le seul moyen de donner un apport expérimental pratique aux écoles de perfectionnement.

Maintenant, nous en arrivons à un problème qui a particulièrement retenu l'attention de la commission: celui de l'aviation d'artillerie.

Pourquoi ce problème qui, au premier abord, pourrait paraître non pas secondaire mais du moins un petit élément dans ce vaste ensemble, a-t-il retenu particulièrement notre attention ?

C'est parce que nous estimons que c'est un exemple particulier de cette collaboration de deux armes et de deux techniques différentes qui, pour arriver véritablement au résultat et au succès, doit être mise au point avec la plus grande minutie, de manière qu'il n'y ait aucune friction, afin que le résultat soit bien celui qu'on espère: la victoire des armes engagées.

Il serait, en effet, fort regrettable qu'ayant des artilleurs de premier ordre et des aviateurs non moins excellents, parce que nous n'avons pas su nous entendre dans l'établissement de cette espèce de charnière entre les deux armes, nous n'arrivions pas à tirer le meilleur parti de nos moyens excellents en eux-mêmes.

Nous avons des problèmes analogues dans beaucoup d'autres domaines, c'est pourquoi je crois que l'on peut prendre celui-ci comme exemple, pour voir les principes qui doivent nous guider dans une telle question.

Qu'est-ce qui se passe, en effet ?

Je dois dire que j'ai écouté des amis qui sont aviateurs et d'autres qui sont artilleurs. J'ai la plus grande confiance dans le jugement des deux, la plus grande admiration pour le travail qu'ils font. Mais je ne peux évidemment donner satisfaction aux deux parties qui sont venues me dire: « Défendez notre idée, car c'est elle qui est la bonne ! »

J'ai essayé, objectivement, je crois de voir si je ne pouvais pas dégager au moins une parcelle de vérité et trouver la voie la plus efficace pour réaliser notre but commun.

M. le général Corniglion-Molinier. Oui, mais vous êtes artilleur! (*Sourires.*)

M. Alric. N'oubliez pas que, si je suis un artilleur, mon cher ami, je suis monté également en avion peut-être, aussitôt que vous. En 1916, quand j'étais artilleur c'est vrai; j'ai volé avec des plus grands noms de l'aviation d'alors et c'est pour moi un tel souvenir que j'ai pour l'aviation une tendresse au moins égale à celle que je ressens pour l'artillerie. Croyez donc, je vous en prie, à la volonté d'objectivité de mon raisonnement et de mes conclusions. (*Sourires et applaudissements.*)

Les aviateurs disent: « Il y a des avions qui sont employés à des missions certes spéciales, mais c'est tout de même de l'aviation. Il faut garder cette unité de l'aviation c'est un principe utile. Si, aujourd'hui, vous faites une dérogation pour l'artillerie, demain il faudra en faire pour les zouaves ou pour les sapeurs-pompiers.

Après-demain, il y aura une dispersion telle qu'il n'y aura pour ainsi dire plus d'aviation et qu'on aura perdu toute l'efficacité de cette arme en la dispersant abusivement.

En supposant que vous gardiez l'efficacité, vous augmentez beaucoup le prix de revient par cette dispersion nuisible.

Du côté des artilleurs, on dit: « le problème n'est pas tout à fait celui-là. Que voulons-nous ? Nous voulons que les yeux qui nous permettent de voir aujourd'hui, avec les moyens plus puissants de la technique moderne soient entièrement à notre disposition. Ces yeux sont essentiels pour l'artillerie, à la fois pour découvrir l'objectif et pour régler. Nous ne pouvons voir par procuration ce qui implique au moins des retards inadmissibles et nous tenons comme à la prunelle de nos yeux — le terme est bien choisi — à avoir ces avions qui sont essentiels pour notre efficacité ».

L'aviation répond: « On va vous les donner ». Comment ? Il est certain que si l'avion est dans le cadre de l'aviation comme il l'était en 1914, il sera stationné dans les aérodromes généraux.

Quelle que soit la célérité, quelle que soit la rapidité — et la bonne volonté qui n'est pas mise en question, bien entendu, de l'aviation — il s'écoulera fatalement un temps plus long pour que cette aviation puisse remplir la mission que lui demande l'artillerie et dont cependant la rapidité est un élément essentiel de succès.

De plus, ce ne sera pas toujours le même qui remplira les missions en liaison avec les batteries d'artillerie. Or, l'expérience a montré qu'il est fort important que les individus aient l'habitude de travailler ensemble. J'en ai personnellement fait l'expérience. Je me suis aperçu, quand il m'arrivait de monter moi-même en avion pour régler le tir de nos batteries, que j'arrivais à des résultats certainement meilleurs que lorsqu'il y avait un as de l'observation dans l'avion. Pourquoi ? Parce que je connaissais ma batterie, parce que je savais ce qui allait se passer, la manière dont elle réagissait, etc. Par conséquent, il est très intéressant de prévoir cette liaison de chaque instant entre l'artilleur et la batterie d'artillerie pour qu'ils soient adaptés l'un à l'autre.

D'un autre côté, il est bien certain que l'évolution de l'aviation est telle que les champs d'aviation vont être infiniment plus éloignés du combat qu'ils n'étaient en 1914 et que si l'aviation d'observation d'artillerie se trouve sur un aérodrome très éloigné, quand il faudra faire du réglage, elle devra parcourir 150 ou 200 kilomètres, quelquefois plus pour faire un réglage, pour survoler la région de la batterie d'artillerie à quelques centaines de mètres. Cela imposera un travail inutile et gênant, un déplacement coûteux qui ralentira dangereusement l'opération.

Si nous admettons que l'avion — ce sera peut-être un hélicoptère — va se poser près de la batterie, il faut bien qu'il y ait un commandement pour cet avion qui soit près de la batterie. On ne peut pas le faire commander par quelqu'un qui soit à grande distance de l'aérodrome.

Je crois qu'il ne sera pas nécessaire d'insister beaucoup sur ce point qui me paraît évident.

L'avion devra être à la disposition directe de l'artillerie dans cette zone d'atterrissage obligatoirement peu éloignée de cette artillerie.

Je ne fais simplement qu'attirer l'attention sur ces quelques points, parce qu'après les conversations que j'ai eues avec les divers aviateurs qui s'intéressent à cette question, il semble bien que sur la théorie de l'emploi, nous soyons finalement d'accord. Tous reconnaissent que l'avion doit être à la disposition du commandant de l'artillerie, pour être tout prêt à répondre immédiatement à son commandement, à ses désirs.

Dans l'emploi, point que nous avons examiné uniquement dans le sens de l'efficacité, en laissant de côté toute question de chapelle ou de prestige d'une arme ou d'une autre, des questions de détail se posent. Qui doit être le chef de bord ?

Cela n'a pas beaucoup d'importance, au fond

L'observateur commande tant qu'il n'y a pas de sujétion impérative due aux mouvements aériens de l'aviation et le pilote le conduit à l'endroit qui est nécessaire pour observer.

Quand se produit un événement qui met en jeu la sécurité aérienne, le pilote peut devenir le juge. Il semble bien qu'il y a un *modus vivendi* très facile à établir.

Il reste la réparation des avions. La même idée directrice se présente, il faut toujours satisfaire au mieux à la mission. Dans l'industrie, nous avons souvent distingué la réparation proprement dite qui nécessite l'envoi de la machine dans les ateliers ou tout au moins la présence d'un spécialiste ou d'un outillage considérable, de ce qu'on peut appeler la réparation d'emploi. Il serait ridicule, pour une toute petite réparation, de renvoyer l'avion au parc. Il faut donc à partir du moment où vous avez admis la présence de l'avion près de la batterie, qu'il y ait sur place la possibilité d'exécuter ce que nous pouvons appeler les réparations d'emploi.

Je crois qu'il n'est pas nécessaire de s'appesantir là-dessus, et que la conclusion paraît évidente: ces réparations d'emploi seront du reste peut-être plus considérables pour les appareils secondaires qui seront sur l'avion et qui, demain, auront une importance sans cesse accrue. Il faut donc que ces organismes soient sur place pour ne pas ralentir le combat; pour avoir une efficacité plus grande.

Que reste-t-il ? La formation même des pilotes, la construction des avions et les grosses réparations.

Là-dessus on peut aussi se mettre facilement d'accord. L'on ne veut pas, certes, dans les solutions que nous envisageons, enlever systématiquement à l'aviation quelque chose qu'elle sait faire et la confier à quelqu'un qui n'a pas l'habitude et qui n'est pas outillé pour cela.

Il n'est pas non plus question que l'aviation n'intervienne pas par ses connaissances générales dans la détermination des types les plus adéquats pour exercer l'observation d'artillerie. Mais le point de vue du client artilleur est non moins important et doit être très soigneusement examiné.

Pour la formation des pilotes, l'aviation est certes spécialisée. Mais les pilotes des avions en cause sont loin d'avoir besoin des qualités nécessaires aux puissants avions modernes. Certains pilotes qui ne sont plus utilisables pour ces grands avions de fortes capacités physiques, seront certainement très utiles et supérieurs à d'autres dans ces avions d'artillerie et je ne crois pas qu'il soit question de les éliminer.

Tout le monde est tout à fait d'accord pour qu'il y ait une vue et une direction de l'aviation là-dessus. Il n'est pas impossible cependant qu'il y ait nécessité d'une formation spéciale pour les pilotes de ces avions qui n'ont pas besoin d'avoir les qualités des autres pour rendre les services qu'on attend d'eux.

Après ce tour d'horizon de la commission de la défense nationale, je pense qu'il ne sera pas difficile de se mettre d'accord sur les crédits qui ont été demandés pour cette aviation d'artillerie, parce que j'ai bien senti que des deux côtés, aussi bien du côté de l'aviation que du côté de l'artillerie, le désir qui prime c'est de bien servir le pays.

En conséquence, je ne vois pas pourquoi une sorte de querelle s'instaurerait. Je fais du reste remarquer aux aviateurs que ces séparations de principe sont souvent bien arbitraires. Rien n'est plus décevant que l'absolu des classifications qui ont pour base de simples conventions quelquefois loin du réel.

Nous disons que tel appareil, parce qu'il vole, c'est de l'aviation et doit être régi par elle. Mais, demain, que deviendra-t-il ? Est-ce que demain — ce n'est pas trahir un secret de la défense nationale que de la dire — dans cet organe volant, il n'y aura pas un appareil de télévision ? L'observateur va peut-être disparaître ? Un écran se trouvera placé devant le commandant de batterie qui observera lui-même. D'où un changement considérable que vous voyez tous.

Mais, après-demain, le pilote va peut-être disparaître aussi. Nous aurons en l'air une sorte d'obus relié ou non à la terre par un fil, et qui n'aura plus qu'un lointain rapport avec l'aviation. Quand l'objet en question aura-t-il commencé à se séparer de l'aviation ? On ne le sait pas au juste. Je vous dis donc: soyez compréhensifs, n'ayez pas d'idées préconçues et n'hésitez pas à vous entendre pour servir mieux le pays. (*Applaudissements.*)

C'est de cette façon, je l'espère, que tout le monde comprendra le sens des observations de la commission de la défense nationale.

L'aviation sera peut-être du reste, demain, la première à demander qu'on la libère de ces tâches qui sont pour elle secondaires devant les énormes problèmes qu'elle a à résoudre et elle n'aura peut-être pas trop de tous ses moyens pour y arriver.

Nous allons examiner maintenant le grand problème du matériel en général. Comme l'a fait remarquer monsieur Boudet, cette partie a été elle aussi diminuée moins que pour le reste mais il y a une diminution tout de même. Ce n'est simplement dans quelques chapitres, qu'on a pu arriver à une augmentation réelle.

Il y a plusieurs questions essentielles, d'abord l'entretien du matériel existant et les dépenses du matériel de fonctionnement.

De ce côté-là, M. Boudet vous a donné le rapport des divers chiffres. Il y a un grand principe sur lequel je voudrais insister, c'est que dans l'armée, jusqu'à ces derniers temps, il y avait une sorte d'axiome de l'entretien, tout à fait justifié, du reste, parce que les matériels de l'armée étaient des matériels qui pouvaient durer presque indéfiniment. Je prend comme exemple le canon de 75, que nous avons été infiniment heureux de trouver au cours des deux guerres, qui remonte, comme vous le savez, à une époque déjà lointaine.

Ce canon a été merveilleusement entretenu, et on a eu raison, mais ces dépenses d'entretien prennent une importace d'autant plus grande que le matériel vieillit et de toute façon, actuellement, nous savons que certains matériels doivent être supprimés demain. Il est peu indiqué de repeindre sa maison quand on sait qu'on doit la démolir.

Il faut dans la vie militaire moderne à évolution rapide — et c'est peut-être difficile parce que toutes les habitudes étaient orientées à l'inverse — savoir faire un discernement dans les entretiens que l'on commande. Ce n'est pas à l'étage inférieur que cela peut se faire, parce que c'est conditionné par les vues d'ensemble du problème. M. le ministre nous a dit dans les commissions qu'il donnait des instructions dans ce sens; mais, comme je sais que c'est là une question extrêmement délicate et difficile, j'insiste pour que les instructions arrivent jusque dans le détail, parce que ce n'est pas très commode quand on va à l'encontre d'habitudes anciennes solidement enracinées. D'ailleurs, il faut le faire avec beaucoup de discernement, parce que l'on peut facilement se tromper dans ces décisions.

Ce problème de l'entretien se divise du reste en deux: le conditionnement, qui dépend du service du matériel, et la rénovation, qui est du ressort du service de l'armement. Pour les deux choses, il faut savoir discerner, et beaucoup plus encore dans la rénovation que dans le conditionnement.

Nous en arrivons maintenant au matériel nouveau, et c'est là alors le gros problème, l'important chapitre 912. Je vous parlerai de la réalisation de ce matériel dans le rapport du budget sur l'armement que j'aurai l'occasion de faire à la fin de ce débat pour la commission des finances et pour la commission de la défense nationale. Je ne veux, aujourd'hui, parler simplement que des commandes, des ordres que nous donnons pour ces fabrications d'armement de diverses categories, pour arriver à mettre sur pied ce matériel nouveau, ce potentiel de l'armée future.

Nous avons là toute une série de problèmes de première importance qui se posent. Pour faire un matériel nouveau, il faut d'abord avoir le modèle. On nous a déjà parlé des prototypes réalisés et des licences achetées. J'ai moi-même soulevé le problème des licences devant les diverses commissions et je pense que le point de vue de la commission de la défense nationale est le suivant: le retard que nous avons du fait de la guerre est non pas tant un retard de connaissance qu'un retard de brevet, un retard de propriété industrielle.

Par le fait que les gens ont cherché et trouvé pendant que nous ne pouvions le faire, ils ont pris des positions, ils ont pris des brevets. Que faut-il faire ? On acheter des licences, ou essayer de trouver autre chose. Etant donné que notre armature de recherches a été aussi handicapée, il semble évident que, dans certains domaines, il faut acheter des licences. Sur ce point, tout le monde est à peu près d'accord. Mais il faut les prendre, évidemment, avec discernement. Il ne faut pas que, sous prétexte qu'on prend des licences ralentir les recherches dans d'autres domaines. Il faut, au contraire, se dire: étant donné qu'il y a cette nécessité d'acheter des licences, que nous payons très cher, c'est une raison de plus pour pousser d'un autre côté pour trouver ce qui compensera des achats onéreux.

Là, on a tendance souvent à rechercher dans le même sens que ceux qui ont déjà trouvé. Par exemple, nous voyons que nous devons acheter une licence de moteur à réaction Nene; on essaie alors chez nous d'y apporter des perfectionnements, de faire mieux et on a tendance quelquefois à concentrer son effort là-dessus pour faire un autre moteur à réaction supérieur au Nene et vendre la licence après.

Je ne crois pas que ce soit là la bonne méthode. Il faut surtout savoir choisir le sentier utile dans lequel il faut s'engager

Je commence à employer ce mot « choisir ». Ce problème du choix est absolument fondamental et nous allons voir plus loin l'importance qu'il prend. Ce problème est capital dans toutes ces fabrications à longue échéance. Il faut savoir choisir les domaines où nous aurons la possibilité de faire une invention valable pour laquelle, à notre tour, nous aurons la possibilité de vendre des licences. Ce n'est pas toujours dans les sentiers battus que l'on trouve le mieux, bien au contraire, et nous en avons eu quelques exemples déjà; on nous a parlé du plus spectaculaire, celui du Leduc; mais cet exemple n'est pas isolé et je crois qu'il y en a beaucoup d'autres.

Il faut donc, à l'échelon supérieur, savoir semer ces idées pour, demain, récolter à notre tour les licences que nous pourrons vendre. Je suis certain que c'est possible si nous savons nous y prendre, mais ceci pose alors presque tout le problème de la recherche en général, et ce problème qui, depuis la Libération, a été très à l'honneur, je me demande s'il l'a été exactement comme il le fallait. J'entends par là qu'on a beaucoup parlé de chercheurs, on a beaucoup parlé d'organismes de recherche, et on a presque posé en principe que les trouvailles qu'ils font étaient à peu près proportionnelles à la peine qu'ils prennent pour chercher. Je crois que ce n'est pas vrai et qu'il y a une énorme différence entre la trouvaille et la recherche; je dirais presque que, quelquefois, il y a des gens qui trouvent presque sans chercher, et d'autres qui cherchent toute leur vie sans jamais rien trouver. Je pense qu'il faut maintenant être féroces et récompenser vraiment et

pousser, promouvoir, les gens qui trouvent et non pas ceux qui se cantonnent uniquement dans la recherche, ceux qui transforment un organisme de recherches en une sorte d'usine où l'on fait un travail qui côtoie la recherche, mais devient énorme sans utiliser nos possibilités au mieux dans le sens de la trouvaille.

Je crois qu'il faudra être féroce et se libérer de tous ceux qui ne trouvent jamais. Je suis peut-être sévère, mais j'estime que justement la situation dans laquelle nous sommes impose absolument cette sévérité.

Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas des gens qui ont déjà trouvé, bien au contraire et ils sont nombreux en France, mais c'est un souci d'efficacité supérieure qui m'anime, car la recherche est une des choses les plus coûteuses qui soient si on ne sait pas s'en servir.

J'ouvre ici une parenthèse. Deux termes sont à la mode actuellement: « l'investissement » et « la recherche ». Ce sont deux éléments. Vous pouvez, par l'investissement et la recherche, vous ruiner totalement — il y en a des exemples très nombreux — si vous ne savez pas choisir l'investissement et choisir la recherche.

Nous en arrivons donc toujours à ce point fondamental qu'est le choix. Il faut savoir choisir. Il faudra savoir choisir non seulement pour semer dans le sens voulu, pour récompenser celui qui trouve vraiment, mais aussi au moment de l'exécution.

Il faut éviter la fameuse politique des prototypes que l'on a combattue en disant: on fait des prototypes, ils sont excellents, et puis on ne sait pas choisir le meilleur, c'est-à-dire s'arrêter pour lancer la fabrication.

Le jour où nous choisissons, il faut faire attention, ne pas lancer trop tôt la fabrication. Nous en avons parlé dernièrement à la commission, au point de vue aviation, parce qu'on avait lancé des fabrications sur des dessins. Je suis ennemi de cette méthode et tout à fait d'accord, sur ce point, avec ceux qui disent: Je ne lancerai une fabrication que lorsque le prototype aura été essayé et examiné par les utilisateurs.

Nous sommes tous d'accord là-dessus; mais il y a, avant tout, un juste milieu et un point d'équilibre. Il ne faut pas prolonger indéfiniment cet examen des utilisateurs, car on pourrait arriver à rendre de nouveau le choix impossible.

Il faut, à un moment donné, prendre la décision et ce ne sont pas les utilisateurs qui peuvent la prendre. Je sais bien qu'actuellement, je l'ai constaté dans certains domaines, on remplace la politique du prototype par ce que j'appellerai la politique de la pré-série ou de la série microscopique. On dit: Attendons, nous ne sommes pas tout à fait sûrs, nous allons faire une petite série et nous allons bien voir.

Pré-série, oui. Mais pour mettre au point la politique de la fabrication, l'organisateur de la série. Pas de pré-série pour savoir si le prototype est bon. J'insiste là-dessus, car j'ai l'impression qu'il y a une confusion dans les esprits et, finalement, je me demande si ce n'est pas là encore un des exemples de cette incapacité de choisir dont nous voyons des exemples constamment.

C'est cela que la commission voudrait empêcher, et j'éveille l'attention du Gouvernement pour qu'il arrête des méthodes de ce genre, qui sont absolument nuisibles à la rénovation du potentiel de notre armée.

Je me suis aperçu quelquefois moi-même que, pour éviter ce choix, il y a des méthodes excellentes et qui ne sont peut-être la faute de personne. Mais on se trouve souvent devant ce que l'on appelle la responsabilité cyclique. On demande à un monsieur: C'est vous qui faites cela, et pourquoi ? Il vous répond: Ce n'est pas moi qui décide, cela dépend du voisin. Nous allons voir le voisin, qui nous dit qu'il dépend lui-même d'un autre. Vous suivez le cycle et, à votre grande surprise, vous retombez finalement sur le premier. Le cycle est fermé. Il n'y a pas de raison d'en sortir, cela peut durer indéfiniment.

On peut faire une comparaison un peu amusante mais triste au fond. Il ne s'agit d'ailleurs pas de quelque chose qui est spécial à l'armée. Ces grandes organisations administratives marchent un peu comme une sorte de cyclotron, cette machine un peu mystérieuse qui entraîne les électrons dans une fantastique sarabande.

Si quelqu'un, peut-être un sous-ordre, lance un électron dans la machine, il est automatiquement entraîné dans ce cycle qui lui donne une force de plus en plus grande sans qu'aucune volonté extérieure y contribue et il prend une force telle qu'on ne peut plus l'arrêter; même le plus grand chef responsable ne peut s'opposer à la fin de sa course.

Je crois que c'est cette organisation qu'il faut absolument réformer. Il faut que le choix soit exercé par des personnes responsables qui sachent vraiment récompenser et développer l'efficacité. Il ne faut pas qu'on ait affaire à quelque chose d'impersonnel, qui détruise les responsabilités individuelles.

L'organisation est ainsi, nous demandons instamment qu'on la réforme. Il ne faut plus de cyclotron dans ce domaine. Telle est ma conclusion sur ce point. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

J'ajoute que, après avoir fait un choix, il ne faudra pas en changer trop rapidement.

Je vais en dire un mot car nous avons vu que les conséquences en sont grandes. Quel que soit le choix que vous faites, le résultat sera mauvais si vous oscillez dans votre choix et surtout si l'oscillation est de période plus courte que le temps nécessaire pour assurer la fabrication. Dans ces conditions, vous n'aboutirez jamais à rien.

Je n'ai pas besoin d'insister, il y a beaucoup de cas où cette considération s'applique. Il faut donc lutter contre cette oscillation du choix, qui est catastrophique, non seulement dans l'armée mais aussi dans les usines privées auxquelles vous confiez des travaux, car, si vous leur imposez de telles oscillations, c'est encore pire et leur existence peut être mise en jeu. J'insiste donc pour qu'à l'étage supérieur on essaie de supprimer cette oscillation du choix, surtout de courte période, qui vouerait à l'échec toutes les entreprises.

Monsieur le ministre, je m'arrête dans ces considérations peut-être trop longues. Il y en aurait bien d'autres à présenter dans ce domaine, mais je crois que nous avons dit l'essentiel. J'en arrive à notre conclusion. C'est la même que celle que notre ami Rogier avait indiquée au moment de la discussion de la section commune, c'est ce désir d'efficacité à outrance qui anime la commission de la défense nationale.

Dans la situation où nous sommes, nous avons besoin de produire beaucoup dans tous les domaines, d'utiliser au mieux notre peine et, pour ce faire, il faut être efficace. Par conséquent, comme je le disais au sujet de la recherche, il faut que, dans tous les domaines, nous soyons absolument féroces pour récompenser l'efficacité et l'efficacité seule.

Il faut que le classement des valeurs de tout genre et en particulier des hommes ait pour base l'efficacité. C'est comme cela que nous en sortirons, je crois qu'il n'y a pas d'autre moyen. Il est bien certain que pour y aboutir il faudra une réorganisation générale de l'armée, et je rejoins les orateurs qui en ont parlé. J'y suis particulièrement attaché, puisqu'avec mon ami Boivin-Champeaux nous sommes les auteurs d'une proposition qui a retenu l'attention. Comme les autres, nous espérons que cette réorganisation se fera, parce que c'est le chemin à suivre pour supprimer ce cyclotron dont je parlais tout à l'heure. Il est bien certain que c'est une chose essentielle pour arriver au but et elle devient tous les jours plus urgente.

Pour terminer j'ouvrirai une petite parenthèse personnelle qui m'écarte un peu du budget de la défense nationale mais qui a tout de même son importance. On a parlé de la loi des maxima en disant que cette loi était peut-être un mauvais critère pour déterminer les dépenses de l'armée. Bien sûr, ce n'est pas merveilleux, nous en sommes d'accord, mais on nous dit encore qu'on ne pouvait pas faire autrement parce que l'on craint la terrible inflation.

C'est là, messieurs, que j'en reviens à quelque chose qui est en marge, mais dont je parle depuis bien longtemps sans me lasser. Je crois bien que l'on se trompe quand on parle de cette lutte contre l'inflation comme le but essentiel de notre réforme économique et monétaire. Le but essentiel est la lutte contre la dévaluation du franc, contre la perte trop rapide du pouvoir d'achat de la monnaie. L'inflation ne lui est pas proportionnelle comme on le croit trop souvent. Il y a une telle différence que inflation et dévaluation peuvent même varier en sens inverse.

Dans les discussions économiques et monétaires qui ont eu lieu dans cette assemblée, j'ai déjà eu l'occasion d'expliquer que le meilleur moyen de lutter contre la dévaluation était d'établir la rémunération des activités humaines en fonction de leur efficacité.

Dans les idées générales pour poursuivre la réorganisation de l'armée nous plaçons ce souci au premier chef. En l'appliquant donc dans votre domaine, non seulement vous rénovez techniquement l'armée, mais vous apportez une contribution essentielle à l'amélioration de la monnaie qui vous permettra demain de vous affranchir de la loi des maxima.

Nous espérons, monsieur le ministre, que les remarques de la commission aideront à progresser sur ce dur chemin du renouveau de l'efficacité de l'armée qui est indispensable pour réaliser le relèvement total du pays. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs au centre et à gauche.*)

Mme le président. Il va être procédé maintenant à l'examen des chapitres.

SECTION GUERRE

TITRE Ier. — DÉPENSES ORDINAIRES

4e partie. — Personnel.

« Chap. 120. — Solde des officiers des armes, 5.762.291.000 francs. »

Personne ne demande la parole sur ce chapitre ?...

Je le mets aux voix.

(*Le chapitre 120 est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 121. — Solde des officiers des services, 2.891.366.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 3), M. Coupigny propose de réduire ce crédit de 1.000 francs et de ramener en conséquence la dotation de ce chapitre à 2.891.365.000 francs.

M. Coupigny. Mon amendement tend à attirer l'attention sur les effectifs du service de santé du corps expéditionnaire en Extrême-Orient.

Sur l'ensemble des troupes d'Indochine il y a 58.000 hommes des unités métropolitaines et 62.000 des unités coloniales. Or, la proportion des médecins n'est certainement pas respectée puisqu'il y a 90 médecins militaires métropolitains pour 58.000 hommes, soit 1,5 pour 1.000 hommes, alors qu'il y a 170 médecins pour 62.000 hommes des troupes coloniales, ce qui fait 2,7 médecins pour 1.000 hommes.

Il semble que la même proportion devrait être respectée et que, par conséquent, l'effort ne devrait pas toujours être demandé aux mêmes, je veux dire au service de santé des troupes coloniales.

M. Paul Ramadier, *ministre de la défense nationale.* Vous oubliez, monsieur Coupigny, que les médecins coloniaux ne se bornent pas seulement à assurer le service de santé des troupes coloniales, mais aussi celui des populations civiles.

M. Coupigny. Dans le chiffre que je viens d'indiquer il y a uniquement les médecins coloniaux des cadres, c'est-à-dire pour les troupes. Je n'ai pas parlé des 49 médecins du corps de liaison administrative d'Extrême-Orient et des vingt médecins des troupes coloniales qui sont hors cadres.

Nous avons ainsi 170 médecins coloniaux auxquels il faut ajouter vingt médecins hors cadres qui travaillent pour les populations civiles, plus un effectif théorique de 49 médecins du corps de liaison administrative d'Extrême-Orient.

M. le ministre. Les médecins qui se trouvent en Indochine ou dans les territoires d'outre-mer ne sont pas inscrits dans le cahier de crédit que nous discutons. Ils sont payés sur les crédits de la France d'outre-mer.

Les crédits qui sont inscrits dans ce cahier bleu concernent uniquement les médecins qui se trouvent soit en France, soit en Allemagne, soit en Afrique du Nord.

Il y a les médecins coloniaux qui terminent leur temps de séjour et qui reviennent, au bout de ce temps, en France avant de repartir suivant le rythme prévu pour un nouveau séjour colonial. Ils sont utilisés comme sont utilisés les autres médecins, dans les mêmes conditions. Leur nombre dépend exclusivement du rythme de leur emploi dans la France d'outre-mer.

M. Coupigny. Je me suis peut-être mal fait comprendre. J'ai déposé cet amendement sur le chapitre 121, ce qui est peut-être une erreur. Mais j'ai voulu faire remarquer que la proportion des médecins n'est pas respectée, puisque, pour les troupes métropolitaines en opérations en Indochine, il y a 1,5 médecin métropolitain pour mille hommes, alors que, pour les troupes coloniales en Indochine, il y a 2,7 médecins coloniaux. Mon amendement tend à demander au service de santé militaire métropolitain de faire un effort pour que la proportion soit respectée entre les médecins militaires métropolitains qui sont avec les troupes métropolitaines et les médecins coloniaux qui sont avec les troupes coloniales.

M. le ministre. La répartition n'est pas faite comme vous le pensez. Les médecins qui se trouvent en Indochine sont indifféremment affectés, quelle que soit leur origine, soit à des corps qui, normalement, sont métropolitains, soit à des corps qui, normalement, sont coloniaux.

En théorie, il ne devrait y avoir en Indochine que des médecins des troupes coloniales et aucun médecin de l'armée métropolitaine, car seuls les médecins de l'armée coloniale sont qualifiés par leur compétence particulière pour soigner les maladies qui sévissent en Indochine.

On comprendra aisément que l'effectif des médecins coloniaux est insuffisant. Dans ces conditions, nous avons été amenés à faire appel à un renfort de médecins métropolitains. Voilà ce qui explique la différence des proportions. Le rôle normal des médecins métropolitains n'est évidemment pas d'aller en Indochine, alors que c'est le rôle normal des médecins coloniaux.

M. Coupigny. Vous savez comme moi, monsieur le ministre, que l'effectif des médecins coloniaux dans les cadres serait, d'après l'ancienne loi des cadres, de 121. Evidemment il y a, dans les cadres, plus de médecins coloniaux actuellement à cause des opérations en Indochine, et c'est absolument normal. Je veux bien qu'il faille des spécialistes, mais il semble tout de même anormal de demander l'effort toujours aux mêmes.

C'est la raison pour laquelle je demande que l'on envoie un peu plus de médecins militaires métropolitains.

Si vous devez faire le même effort avec les médecins des troupes coloniales, vous êtes obligés de dégarnir les autres territoires de l'Union française dans lesquels les médecins coloniaux servent hors-cadres et vous êtes obligés, comme vous le faites actuellement, d'envoyer trente médecins contractuels en Afrique équatoriale, par exemple, pour regarnir les postes.

C'est dans cet esprit, pour que la proportion soit respectée et pour que l'effort que l'on demande au service de santé colonial soit également demandé au service de santé métropolitain, que j'ai déposé cet amendement.

Mme le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Coupigny ?

M. Coupigny. Oui, madame le président.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement ?

M. le rapporteur. La commission a décidé qu'en ce qui concerne les abattements de 1.000 francs elle ne prendrait pas position, car ils n'ont pas d'incidence financière appréciable. C'est une doctrine qu'elle maintiendra tout au long de la discussion.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Le Gouvernement repousse l'amendement et demande un scrutin public.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée par le Gouvernement.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre de votants	265
Majorité absolue	133
Pour l'adoption	118
Contre	147

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

La parole est à M. le président de la commission de la défense nationale.

M. Rotinat, *président de la commission de la défense nationale.* Sur le chapitre 121, l'Assemblée nationale avait adopté un abattement indicatif de 1.000 francs pour provoquer la création d'un poste de vétérinaire général. La commission des finances du Conseil de la République a rétabli ce crédit de 1.000 francs. La commission de la défense nationale vous demande de retenir et d'adopter cet abattement indicatif parce qu'elle considère qu'il est important que ce poste de vétérinaire général soit effectivement créé. Les services vétérinaires prennent en effet une importance de plus en plus grande dans le développement des études biologiques auxquelles ils collaborent très activement. D'ailleurs, dans toutes les armées étrangères, ce poste de vétérinaire général existe. C'est pourquoi nous demandons l'abattement indicatif de 1.000 francs sur ce chapitre 121.

Je dépose un amendement à cet effet.

M. le ministre. Le Gouvernement est obligé de faire toutes réserves sur cette création.

M. Max Lejeune, *secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre).* Le Gouvernement est en effet obligé de faire toutes réserves sur cette création d'un poste d'officier général vétérinaire parce que l'effectif des officiers vétérinaires dans l'armée est actuellement de 155. Véritablement il y aurait exagération à créer un tel poste.

Il est certain, comme M. Rotinat l'a indiqué, que le service vétérinaire n'a pas à s'occuper simplement de l'effectif des animaux qui peut se trouver dans l'armée. Aussi bien vient-on de réduire considérablement le nombre de ceux-ci. Il y avait 26.000 chevaux et mulets dans l'armée et il n'y en a plus qu'une dizaine de mille.

Mais s'il est un autre rôle rempli par le personnel vétérinaire, je souligne que ce rôle pourrait être partagé avec le personnel du service de santé, car je ne vois pas pourquoi le service vétérinaire s'approprierait tout ce qui concerne le contrôle des éléments qui entrent dans l'alimentation de la troupe.

Je crois qu'une précision doit être apportée sur ce point dans les rôles respectifs du service vétérinaire et du service de santé et je crois que le Conseil de la République pourrait éviter de nous imposer la création d'une poste général pour le service vétérinaire.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mesdames, messieurs, la commission des finances a rétabli le crédit de 1.000 francs abattu par l'Assemblée nationale qui demandait que soit créé un poste de vétérinaire général

Sur le fond du problème, la commission des finances n'a pas de lumières spéciales; elle a retenu simplement que le rôle des vétérinaires dans l'armée n'était plus simplement le rôle de médecins des chevaux, mais qu'ils avaient dans les laboratoires de l'armée un rôle de plus en plus important.

Sur le plan financier, la création d'un poste de vétérinaire général représente environ une dépense supplémentaire de 50.000 francs par an. En effet la solde d'un colonel qui passerait général de brigade serait augmentée d'environ 50.000 francs.

Si, à côté de ce vétérinaire, on crée des emplois divers, c'est une autre question. Mais en tout cas sur le plan financier propre, la création d'un emploi de vétérinaire général représente une dépense supplémentaire de 50.000 francs par an.

Pour des raisons d'économie, pour des raisons d'opportunité, la commission des finances n'a pas cru devoir maintenir l'abattement de l'Assemblée nationale, et c'est ce point de vue que je suis tenu de défendre devant le Conseil de la République.

Mme le président. Vous renoncez à votre amendement, monsieur Rotinat ?

M. le président de la commission de la défense nationale. Oui, madame le président.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. Je demande la parole sur le chapitre 121.

Mme le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. Je voudrais apporter à votre Assemblée quelques précisions sur les différents pourcentages dont il a été fait état lors de la discussion du budget de la guerre, aussi bien à l'Assemblée nationale qu'au Conseil de la République, en ce qui concerne les chiffres respectifs des officiers des armes et des officiers des services.

Je voudrais indiquer au Conseil de la République qu'actuellement le pourcentage des officiers des armes est de 68 p. 100 et que celui des officiers des services est de 32 p. 100.

D'autre part, si l'on prend l'ensemble des officiers des armes, 72 p. 100 sont affectés dans des unités, 18 p. 100 dans des états-majors et 10 p. 100 dans des écoles.

Au cours de l'année dernière, beaucoup de réductions ont été faites dans les états-majors et dans les écoles.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 121 ?...

Je le mets aux voix avec le chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 121 *est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 122. — Solde des sous-officiers et hommes de troupe, 18.394.214.000 francs. »

Je suis saisie d'un amendement (n° 39) présenté par M. Bolifraud, tendant à réduire le crédit de 1.000 francs et à le ramener en conséquence à 18.394.213.000 francs.

La parole est à M. Bolifraud.

M. Bolifraud. Mesdames, messieurs, la politique de compression des effectifs entreprise par le Gouvernement s'accompagne de mesures de réorganisation. L'une de ces mesures consiste, en ce qui concerne l'armée de terre, dans un regroupement des unités.

Il n'est pas contestable que l'émiettement des diverses formations militaires et la multiplication de petits corps de troupe de la valeur d'un bataillon, voire même d'une compagnie, entraînaient, ces dernières années, des frais de fonctionnement exagérés.

Aussi pensons-nous que la décision prise de reconstituer des régiments d'infanterie, en centralisant à nouveau l'administration de plusieurs bataillons entre les mains d'un colonel, constitue une mesure d'ordre et d'économie justifiée.

Mais lorsque nous constatons que cette centralisation s'applique également aux bataillons de chasseurs qui sont dorénavant enregimentés, nous pensons qu'il y a là une erreur capitale, susceptible de nous priver rapidement d'unités d'élite.

Je sais bien que le mot « enregimenté » va être contesté. On me dira que la réunion de trois bataillons de chasseurs ne forme pas un régiment, mais une demi-brigade. On me dira aussi que leur tenue particulière bleu foncé leur est conservée.

Le but de mon intervention est d'établir que ce qui fait la qualité indiscutée des bataillons de chasseurs est le fait qu'ils forment corps, le reste n'étant qu'une conséquence de cette situation.

Il importe, d'autre part, d'éviter pour l'avenir toute équivoque: conserver l'appellation de chasseurs à des unités qui n'ont pas la possibilité de maintenir l'esprit de corps traditionnel que nous connaissons, c'est se bercer d'illusions. Mieux vaut supprimer un bataillon de chasseurs, quitte ultérieurement, lorsqu'il en est besoin, à le reformer, plutôt que de croire le conserver en habillant de bleu des fantassins.

Je ne crois pas utile d'insister sur ce fait, qui nous paraît admis dans le monde entier, que les chasseurs à pied ou alpins sont considérés comme une arme d'élite.

Depuis l'affaire de Sidi-Brahim en 1845, en passant par la guerre de Crimée (bataille d'Inkermann, 5 novembre 1854), la guerre d'Italie (Montebello et Magenta), la campagne du Mexique (Puebla), la guerre de 1870 (Froeschwiller, Spicheren, cimetière de Saint-Privat), Madagascar, le Maroc et tous les combats de la guerre de 1914-1918, qu'il m'est impossible d'énumérer tellement ils sont nombreux, nous arrivons à la bataille de la Somme de 1940, où le 10e bataillon de chasseurs à Blaréguies, le 7e bataillon de chasseurs sur le plateau de Laffaux, le 25e bataillon de chasseurs à Fonches, ont été décimés sur place avec leur habituel esprit de sacrifice.

Personne n'a pu citer chez eux un cas de faiblesse. Mais par contre, c'est toujours à eux que l'on fait appel pour les besognes particulièrement dangereuses ou délicates. Tout près de nous, vous savez que ce sont des bataillons de chasseurs qui ont participé à la campagne de Norvège où ils furent victorieux.

Mais à quoi tiennent donc une valeur et une réputation aussi nettement établies ?

Cela tient, à mon avis, essentiellement à un état d'esprit communément appelé « l'esprit chasseur ». Beaucoup en sourient, surtout lorsque, sans approfondir les choses, on croit que cet esprit n'est fait que de petites traditions superficielles dans la tenue ou le comportement général.

L'esprit chasseur c'est autre chose, et l'on ne peut mieux faire, si l'on veut en chercher une définition parmi tant d'autres, que de passer la parole au maréchal Lyautey qui, lui-même, n'a jamais été chasseur. Il s'exprimait ainsi le 3 mai 1930:

« L'esprit chasseur ? Mais c'est justement ce qu'en d'autres termes j'ai toujours prôné.

« C'est d'abord l'esprit d'équipe.

« C'est la rapidité dans l'exécution de gens qui « pigent » et qui « galopent ».

« C'est l'allant, c'est l'allure, c'est le « chic ».

« C'est, pour les chefs, le sens social dans le commandement, c'est l'accueil aimable.

« C'est servir avec le sourire, la discipline qui vient du cœur.

« C'est le dévouement absolu qui sait aller, lorsqu'il le faut, jusqu'au sacrifice total. »

Voilà ce que disait Lyautey. (*Vifs applaudissements.*)

Mais cet esprit qui règne dans les unités de chasseurs, pourquoi existe-t-il ? Tous ceux qui ont servi dans des bataillons de chasseurs ou qui ont été en contact étroit avec eux s'accordent pour admettre que la possibilité de créer et de maintenir une mentalité spéciale provient de ce que le chef de bataillon est chef de corps, c'est-à-dire qu'il dispose entre ses mains de tous les leviers de commande par lesquels on forme à la fois le corps et l'âme d'une unité militaire. Et ces leviers, il les détient alors qu'il est encore lui-même jeune, plein d'allant, ce qui lui permet de mener de front, avec une égale intensité, l'administration du corps de troupe et l'instruction de ses hommes.

Il connaît intimement tous les officiers, il connaît tous les gradés, sans exception, et la plupart des hommes par leur nom. L'ensemble forme une famille. Chacun serre les coudes du voisin. On obtient ainsi une cohésion et une fierté jalouse qui donnent, le moment venu, au combat les résultats dont nous avons énuméré tout à l'heure la liste prestigieuse. Cela est possible avec une unité de volume restreint comme le bataillon, mais pas avec un régiment.

La couleur de l'uniforme, la composition des fanfares, l'allure du pas cadencé, les petites particularités du maniement d'armes, ne sont que détails complémentaires et manifestations secondaires de l'état d'esprit profond qui naît dans la constitution même du corps de troupe.

Il ne me paraît pas douteux que si l'on conserve uniquement les signes extérieurs secondaires, en supprimant la cause première, on perdra à la longue et malgré tous les efforts qui pourront être entrepris pour perpétuer les traditions à l'échelon bataillon, les qualités qui ont fait jusqu'ici le caractère essentiel de telles unités.

Est-ce à dire qu'il aurait fallu conserver tous les bataillons de chasseurs existants à la fin des hostilités ? Certainement pas. Leur nombre a varié au cours de l'histoire suivant les besoins extérieurs de la nation. En ce moment, le Gouvernement pratique, à juste titre, une politique de compression des effectifs. Il me paraît admissible que le nombre des bataillons de chasseurs soit réduit.

Mais ce qui me paraît une faute grave, c'est d'en faire, pratiquement, des régiments. Sur ce point, le doute n'est pas possible puisque les ordres de M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (guerre), à ce sujet, s'expriment ainsi:

« Cette décision comportera transformation des bataillons de chasseurs intéressés. Toutefois, la Ne demi-brigade, tout en ayant une administration centralisée, conservera l'appellation de demi-brigade. Les bataillons de chasseurs cesseront de former corps ».

L'orientation semble donc nettement établie: on supprime pratiquement les bataillons de chasseurs.

Le but de l'amendement que je soumets aux suffrages du Conseil est d'empêcher cette suppression, s'il en est encore temps, et d'obtenir le rétablissement d'un certain nombre de bataillons de chasseurs formant corps, dans le cas où les ordres seraient déjà entrés en application.

Ce faisant, le Conseil de la République gardera au service de la nation des unités militaires dont le passé est garant de l'avenir. Quelle que soit la forme de la guerre

future, la valeur de l'esprit, les qualités individuelles y auront, à l'évidence, une importance considérable.

En dressant de jeunes officiers supérieurs choisis à la fonction de chef de corps dès un âge relativement jeune, on prépare des colonels expérimentés pour le commandement des régiments.

Enfin, le progrès des armes et l'accroissement de l'importance de la puissance du feu ne font, à chaque guerre, que provoquer l'allégement en effectifs des unités tactiques. Il semble, pour ces raisons, que l'ère du bataillon formant corps soit loin d'être périmée.

Nous pensons donc que toutes les considérations se rejoignent, qu'elles soient d'ordre moral, d'ordre tactique ou technique, pour que soient maintenus, ne serait-ce qu'en quantité limitée, des bataillons de chasseurs dans toute l'acception du terme, c'est-à-dire des bataillons de chasseurs formant corps.

Mais, surtout, qu'on ne crée pas d'équivoque en habillant de bleu des demi-brigades dont le fonctionnement est celui des régiments d'infanterie. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Il s'agit d'un abattement indicatif. La commission croit devoir signaler que le fait de maintenir un corps autonome de bataillons de chasseurs entraîne quelques créations de postes d'officiers des services.

Mme le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. Le Gouvernement s'est efforcé, depuis le mois de septembre dernier, de réduire le nombre des bataillons qui étaient disséminés sur tout le territoire et de les amalgamer en régiments. Certes, la formule du bataillon était la conséquence de la démobilisation de nos forces au lendemain de l'armistice. Dans beaucoup de villes de garnison, malgré la diminution globale des effectifs, on a voulu garder de la troupe, et cela s'est traduit par l'existence de bataillons disséminés sur tout le territoire, avec, pour le chef responsable de la vie de ce bataillon, une besogne écrasante puisque, à côté du contrôle de l'instruction, il lui fallait garder en main l'administration de son unité.

Il est apparu, à la demande d'ailleurs du Parlement, qu'il était indispensable de faire des régiments. Pour les unités autres que les chasseurs, la transformation était facile, et je dois indiquer que, depuis le mois de septembre, 104 bataillons ont été regroupés en 43 régiments, ce qui a permis de faire des économies en ce qui concerne le personnel affecté à l'administration.

Pour les chasseurs, le problème se pose différemment. Je dois dire que les avis sont partagés. A l'Assemblée nationale, on a insisté, au cours des derniers débats, sur la nécessité de maintenir le nombre des bataillons existants.

Certains de nos collègues avaient admis que les bataillons stationnés en France pourraient être regroupés en demi-brigades, ceux se trouvant en Allemagne et en Autriche sont d'ailleurs encore sous le régime de l'administration à l'échelon bataillon.

La valeur des chasseurs n'est contestée par personne. Il est évident que ces troupes ont un allant et un dynamisme qui implique d'ailleurs leur emploi dans certaines missions particulières, comme celles attribuées aux troupes aéroportées ou aux éléments qui exploitent les résultats obtenus par des unités blindées.

Tout le monde est d'accord pour dire que c'est une tâche qui devrait revenir essentiellement aux chasseurs.

En ce qui concerne l'administration des chasseurs, je suis obligé de rappeler qu'avant la guerre, le bataillon de chasseurs était à 4, 5 ou 6 compagnies. Actuellement, il est de 3 compagnies, comme le bataillon d'infanterie. Il y a donc une autre possibilité, si l'on ne veut pas accepter la formule de la demi-brigade qui ramène l'administration de l'échelon bataillon à l'échelon demi-brigade. On pourrait envisager la formule qui consisterait à diminuer le nombre des bataillons de chasseurs, et à augmenter le nombre de leurs compagnies, le chef du bataillon ayant ainsi l'administration d'une unité beaucoup plus importante.

Je suis un peu gêné aujourd'hui pour prendre parti sur ce problème, étant donné que la décision qui a été prise au cours du dernier semestre de l'année précédente l'a été à la demande d'une autre assemblée parlementaire. En tout cas, je crois qu'il est absolument nécessaire de maintenir l'effectif des chasseurs tel qu'il est actuellement dans l'armée, que leur administration se fasse sous la forme de demi-brigades, de bataillons à trois compagnies ou sous la forme d'un nombre diminué de bataillons comprenant cinq ou six compagnies.

M. Bolifraud. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Bolifraud.

M. Bolifraud. Je ferai remarquer à M. le secrétaire d'Etat qu'il a commis une petite erreur en disant qu'avant la guerre de 1939, les bataillons de chasseurs étaient à six compagnies. C'était avant la guerre de 1914 qu'il en était ainsi; mais avant la guerre de 1939, ils étaient à trois compagnies, plus une compagnie d'engins. Ils étaient déjà constitués en demi-brigades, mais ces bataillons continuaient à former corps. C'est précisément le but de mon amendement de les voir continuer à former corps.

Je demande, non pas qu'ils restent à six compagnies, car ce serait des demi-brigades trop lourdes, mais que l'on revienne à ce système qui consiste à ramener le nombre des compagnies à trois ou quatre au maximum par bataillon formant corps.

M. le général Petit. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

Mme le président. La parole est à M. le général Petit.

M. le général Petit. Je suis d'accord sur le fond de la question pour le maintien des bataillons de chasseurs à pied; mais on peut les grouper en demi-brigades telles que je les ai connues, c'est-à-dire: le commandant de la demi-brigade étant le chef tactique et d'emploi et le commandant du bataillon conservant ses fonctions administratives. Ceci a un grand intérêt: et c'est ce qui fait l'esprit de corps particulier des chasseurs et leurs qualités remarquables que personne ne discute. Lorsque le chef de bataillon est chef de corps, il dispose non seulement du commandement tactique, de l'instruction, mais aussi de l'administration, de l'habillement, de la nourriture; il est véritablement pour ses hommes celui qui veille à tous leurs intérêts, qui satisfait à tous leurs besoins de soldats et d'hommes. Par conséquent, il y a un attachement, des liens très étroits entre le chef de bataillon et ses hommes, ce qui ne se produit pas dans un régiment normal, parce que vous savez que, dans un régiment de trois bataillons, le chef de bataillon n'est chargé que de l'instruction tandis que le chef de corps s'occupe de l'administration, de la nourriture, de l'habillement, des soins en général. Cette tâche est beaucoup plus importante que dans un bataillon formant corps et les liens qui existent entre un homme, dans un régiment, et le colonel commandant ce régiment sont évidemment beaucoup plus larges que ceux qui existent, dans un bataillon, entre un homme et le chef de corps commandant ce bataillon.

Par ailleurs, je crois que si on recherchait ceux qui sont devenus des grands chefs, dans un passé plus ou moins lointain, l'on verrait que beaucoup étaient précisément des officiers qui avaient été chefs de corps de bataillon de chasseurs ou d'infanterie. Si l'on recherche dans les états de services de nos grands chefs ceux qui proviennent de ces bataillons formant corps dont ils étaient chefs, on en trouverait certainement une nette majorité parce que c'est lorsqu'ils étaient jeunes qu'ils ont pris ces habitudes d'initiative et de chef que les autres n'ont pas pu obtenir de la même façon.

Je sais que l'on sélectionne et qu'on ne désigne comme chef de bataillons formant corps que des officiers qui sont déjà considérés comme excellents. Je crois qu'il est bon de conserver la formule ancienne, tout en acceptant que les bataillons formant corps soient groupés en demi-brigades. C'est, je crois, la formule qui existe actuellement.

Mme le président. La parole est à M. Michel Madelin pour explication de vote.

M. Michel Madelin. Mesdames, messieurs, la querelle des chasseurs n'est pas nouvelle, elle est extrêmement ancienne. On est obligé de constater que, chaque fois, les chasseurs ont eu raison et que, chaque fois, ils ont été conservés.

Au demeurant, aux arguments d'ordre moral développés par M. Bolifraud, je tiens à ajouter un argument d'ordre matériel qui est le suivant. Les casernes, les quartiers, pardon! (*Sourires*) des chasseurs à pied sont ainsi faits qu'ils ont été construits spécialement et uniquement pour eux.

C'est ainsi que, dans beaucoup de petites villes des Vosges, il y a des quartiers qui ne peuvent être occupés que par des bataillons de chasseurs et non pas par des demi-brigades et des régiments.

M. le ministre de la défense nationale a bien voulu nous dire qu'il ne s'agissait que d'un budget de transition et que nous n'avions actuellement qu'une armée de transition; alors, ne grevons pas l'avenir, ménageons le et conservons les bataillons de chasseurs sous leur forme actuelle, car, dans l'avenir, nous serions certainement obligés de les retrouver tels qu'ils ont toujours été. (*Applaudissements.*)

Mme le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme le président. Je mets aux voix le chapitre 122 au chiffre de 18.394 millions 213.000 francs.

(*Le chapitre 122, avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 123. — Solde des militaires en disponibilité, non-activité, réforme ou congé, 290 millions 800.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 124. — Personnels civils extérieurs. — Titulaires, contractuels, auxiliaires. — Service de l'intendance, 2 milliards 471.641.000 francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. Au chapitre 124, le Conseil de la République a effectué un abattement de 1.000 francs pour marquer la nécessité de diminuer les effectifs des personnels civils. Je crois de mon devoir d'attirer son attention sur le fait que les effectifs des personnels civils extérieurs du département de la guerre ont été considérablement diminués au cours des dernières années.

Le 1er janvier 1946, le total de ces personnels était de 114.800. L'effectif budgétaire de 1947 est descendu à 65.600. Le 1er mai de cette année étaient présents dans les services 51.500 personnes, et ce budget comporte une réduction supplémentaire de 10 p. 100 sur l'effectif de l'année budgétaire de 1948.

Les compressions de personnel civil faites dans le département de la guerre ont été systématiquement et rigoureusement observées depuis la libération. Il faut reconnaître que nous sommes aujourd'hui à une limite et que les compressions s'avèrent de plus en plus difficiles. Peut-être pourrait-on faire encore des économies de personnel, mais ce ne pourrait être qu'en fonction d'une réorganisation générale. C'est pourquoi je suis obligé de demander au Conseil de la République de veiller sur ce problème, qui est d'autant plus difficile pour nous à régler que le département de la guerre a, d'une façon rigoureuse et systématique, appliqué toutes les décisions votées antérieurement par le Parlement. Il s'est efforcé de faire coïncider les effectifs réels avec les effectifs budgétaires qui avaient été adoptés par les assemblées.

Mme le président. Il n'y a pas d'autre observation ?

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je tiens à faire observer que des abattements de l'ordre de 1.000 francs tendant à la réduction des effectifs civils dans les services de guerre ont été votés sur un certain nombre de chapitres qui ont tous trait aux mêmes rétributions.

J'avoue que je n'ai pas très bien saisi l'argumentation ou plutôt que je ne reconnais pas les chiffres que vient de nous fournir M. le secrétaire d'Etat.

Vous nous avez dit que l'effectif du personnel civil était tombé à 51.000 unités. Je constate que le total de l'effectif budgétaire, pour 1949, est de 54.859 unités. J'ai souligné, dans mon rapport, qu'il y avait eu effectivement des compressions de personnel civil. Je l'ai souligné et je l'ai enregistré avec satisfaction. Cette réduction des effectifs porte sur 3.791 unités. S'il y en a davantage, je ne demande pas mieux que d'en prendre acte.

M. le ministre. Vous ne tenez pas compte de l'abattement de 10 p. 100 prévu au bas du chapitre.

M. le rapporteur. J'ai le tableau sous les yeux...

M. le ministre. Ce tableau comporte un abattement de 10 p. 100 des effectifs à réaliser au cours de l'année, entraînant une réduction de 5 p. 100 des crédits.

M. le rapporteur. Je regrette mais je ne vois pas cet abattement.

M. le ministre. C'est inscrit au bas du chapitre : « Abattement de 5 p. 100 du crédit, correspondant à une réduction de 10 p. 100 des effectifs sur l'année 1949 ».

Vous avez donc satisfaction.

M. le rapporteur. Il reste, monsieur le ministre, que, si nous enregistrons avec satisfaction la réduction des effectifs civils, nous pensons encore, et c'est le sens de l'abattement de 1.000 francs, qu'il faut poursuivre cette politique. Nous savons, certes, que M. le secrétaire d'Etat à la guerre nous dira que les effectifs civils sont inférieurs à ceux de 1938 ; ce n'est pas une raison suffisante.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. Ils sont inférieurs de 30 p. 100.

M. le rapporteur. Nous savons qu'effectivement, entre les deux guerres, une certaine politique avait prévalu et qu'on avait recruté de nombreux civils dans beaucoup de services, même dans les casernes.

Nous ne sommes pas du tout convaincus que ce soit une méthode excellente, et nous demandons simplement au Gouvernement, par cet abattement indicatif de 1.000 francs, de poursuivre cette politique de compression des effectifs civils.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. Je voudrais être sincère avec le Conseil de la République et lui indiquer simplement qu'actuellement une menace pèse à la suite de toutes ces réductions successives. Tant que la réorganisation de notre administration militaire ne sera pas réalisée, on s'exposera au fait suivant : les personnels civils licenciés seront remplacés par du personnel militaire.

Depuis quelques mois, nous nous sommes élevés, nous avons même lutté contre une tendance très nettement marquée. Bien souvent, quand on a réduit le nombre des personnels civils, on s'est aperçu que la réalisation de cette réduction avait entraîné, en compensation, une augmentation du personnel militaire qui était employé dans les services de l'intendance, du matériel, des transmissions, du génie, des troupes coloniales, du recrutement et du service de santé.

C'est parce que nous sommes arrivés à ce niveau et que nous avons cette crainte, que nous demandons au Conseil de la République d'enregistrer l'effort supplémentaire que nous faisons, qui va nous obliger à procéder d'ici la fin de l'année à des licenciements et également à prendre des mesures très rigoureuses pour éviter le glissement des personnels militaires venus se substituer aux personnels civils dans les services.

Nous sommes arrivés à un niveau tel que la réduction du personnel est très difficile à obtenir sans une réorganisation générale de tous les services que je viens de citer.

M. le rapporteur. La commission des finances se féliciterait si cet abattement avait pour but justement de procéder à une réorganisation générale car si l'on remplaçait des civils par des militaires, nous considérerions que ce serait au fond une excellente chose. (*M. le secrétaire d'Etat fait un signe de désapprobation.*)

C'est la doctrine de la commission des finances, monsieur le secrétaire d'Etat. Nous ne demandons pas mieux que vous nous démontriez le contraire, mais nous pensons que l'armée doit être gérée dans toute la mesure du possible par des militaires.

Nous avons constaté qu'à l'heure actuelle vous ne pouvez même pas incorporer les effectifs normaux. Nous considérons qu'il n'y aurait aucune gravité si, dans certains services tenus par des civils, vous pouviez incorporer des militaires.

Mme le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, demandez-vous que soit repris effectivement le chiffre de l'Assemblée nationale ?

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. Non, madame le président.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 124 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de 2.471 millions 641.000 francs, proposé par la commission.

(*Le chapitre 124, avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 125. — Personnels civils extérieurs. — Titulaires, contractuels, auxiliaires. — Service de santé, 520.670.000 francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. J'ai les mêmes observations à présenter sur ce chapitre, ainsi que sur tous les chapitres suivants jusqu'à 136 inclus.

M. le rapporteur. La commission maintient son point de vue sur ces chapitres qui, tous, ont trait à la même question des personnels civils extérieurs.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 125 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de 520 millions 670.000 francs, proposé par la commission.

(*Le chapitre 125, avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 126. — Personnels civils extérieurs. — Titulaires, contractuels, auxiliaires. — Service du matériel, 682.244.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 127. — Personnels civils extérieurs. — Titulaires, contractuels, auxiliaires. — Service du génie, 641.100.000 francs. »

« Chap. 128. — Personnels civils extérieurs. — Titulaires, contractuels, auxiliaires. — Service des transmissions, 512 millions 19.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 129. — Personnels civils extérieurs. — Titulaires, contractuels, auxiliaires — Troupes coloniales, 96.804.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 130. — Personnels civils extérieurs. — Titulaires, contractuels, auxiliaires, ouvriers. — Recrutement, 558.196.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 131. — Personnels civils extérieurs. — Ouvriers. — Service de l'intendance, 2.062.304.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 132. — Personnels civils extérieurs — Ouvriers. — Service de santé, 1.171.768.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 133. — Personnels civils extérieurs. — Ouvriers. — Service du matériel, 3.265.850.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 134. — Personnels civils extérieurs. — Ouvriers. — Service du génie, 370.606.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 135. — Personnels civils extérieurs. — Ouvriers. — Service des transmissions, 179.672.000 francs. — (*Adopté.*)

« Chap. 136. — Personnels civils extérieurs. — Ouvriers. — Troupes coloniales, 61.350.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 137. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée, 25 millions 866.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 138. — Reclassement de la fonction publique (guerre), 4.197 millions 462.000 francs »

Par voie d'amendement (n° 61), Mlle Mireille Dumont et les membres du groupe communiste et apparentés proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs et de le ramener en conséquence à 4.197.461.000 francs.

La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. A ce chapitre sont inscrits des crédits pour le reclassement de la fonction publique.

Renseignements pris, il s'agit seulement de la deuxième tranche pour les fonctionnaires et employés dépendant des secrétariats d'Etat à l'air, à la guerre et à la marine.

En réalité, ces fonctionnaires réclament la troisième tranche à partir du 1er juillet de cette année. Ils réclament aussi le minimum vital de 15.500 francs qui n'est, certes, pas trop élevé, la titularisation des auxiliaires et 3.000 francs de prime pour ceux qui attendent la revalorisation de leur traitement.

Je signale, en passant, combien le personnel ouvrier de la défense nationale, qu'il s'agisse de l'air, de la guerre ou de la marine, perçoit des salaires qui sont excessivement bas, beaucoup plus bas que dans le secteur privé. Pour eux, il faut s'occuper de la revalorisation des salaires, et cela très rapidement.

Je voudrais dire aussi que les fonctionnaires se sont joints à tous ceux de la fonction publique pour protester, le 15 juin, et nous nous élevons contre le blâme infligé à ces fonctionnaires. Nous nous élevons aussi contre les méthodes policières qu'instaure le Gouvernement.

Actuellement, une pression est faite par le ministère de l'intérieur auprès des directions des établissements d'éducation nationale pour avoir la liste des grévistes; des chefs d'établissements ont éconduit les émissaires du ministre de l'intérieur comme il se devait, car ils ne doivent pas de compte à M. Jules Moch. (*Très bien! très bien! et applaudissements à l'extrême gauche.*)

En votant l'amendement que je présente au nom du groupe communiste et qui tend à une réduction indicative de crédits, vous appuierez les revendications des fonctionnaires et employés des différents ministères en même temps que vous manifesterez votre volonté de voir réaliser les promesses qui leur ont été faites et enfin appliquer le statut de la fonction publique voté par le Parlement. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre. Si Mlle Dumont votait l'ensemble du budget, nous pourrions peut-être prendre en considération quelques-unes des observations qu'elle a présentées. Puisqu'elle ne le vote pas, à quoi bon ?

M. Marrane. Il est bien souvent arrivé à M. Ramadier, au nom du groupe socialiste, de faire des propositions dans ce sens, sans pour autant voter le budget!

Mlle Mireille Dumont. Il y a des chapitres que l'on peut facilement réduire, ce sont ceux qui ont trait à la guerre. Ceux qui ont trait aux conditions de vie des travailleurs doivent, au contraire, être augmentés.

M. le ministre. Si on réduit les chapitres qui ont trait à la défense nationale, il n'y a qu'à supprimer le budget!

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement, repoussé par la commission.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme le président. Je mets aux voix le chapitre 138 au chiffre de 4.197.462.000 francs proposé par la commission.

(*Le chapitre 138, avec ce chiffre, est adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

Mme le président. « Chap. 316. — Alimentation, 10.902.168.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 317. — Chauffage et éclairage, 1.057.100.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 318. — Habillement et campement. — Programmes, 4.059 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3182. — Habillement et campement. — Entretien, 3.605.550.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3183. — Couchage et ameublement, 479.900.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 319. — Service de santé, 2.471.590.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 320. — Indemnités de déplacement, 1.350.756.000 francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. Au chapitre 320, la commission propose un abattement pour obtenir la réduction des indemnités qui sont affectées aux frais de déplacement.

Je dois indiquer au Conseil que les crédits qui sont demandés sont équivalents à ceux qui avaient été obtenus l'année dernière, malgré une augmentation de 30 p. 100 des frais de déplacement intervenue depuis. D'ailleurs le ministère des finances avait trouvé, au moment de l'élaboration du budget, que nos estimations étaient insuffisantes; il nous avait même incités à augmenter notre demande de crédits.

Le Gouvernement demande donc le rétablissement du crédit de 10 millions que la commission veut supprimer. Il n'ose pas aller jusqu'à solliciter le rétablissement des 14 millions que l'Assemblée nationale a déjà abattus, mais il estime que le chapitre est doté d'une façon très stricte, et que l'abattement de la commission des finances du Conseil de la République s'ajoutant à l'abattement qui a déjà été voté par l'Assemblée nationale, constitue une amputation véritablement trop forte.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mesdames, messieurs, la commission des finances a effectivement ajouté un abattement de 10 millions à l'abattement de 14 millions déjà voté sur ce chapitre par l'Assemblée nationale. Pourquoi ?

Pour deux sortes de considérations : d'abord, parce que nous trouvons à ce chapitre des crédits véritablement trop importants pour les déplacements individuels. Nous trouvons, par exemple, 125 millions de crédits pour le régime de l'abonnement, 180 millions pour le régime hors abonnement et ce ne sont pas des déplacements de troupes mais des déplacements de personnel à titre individuel. Nous pensons que sur ce poste on peut et on doit faire des économies.

Il y a une autre raison, c'est que nous voyons également un crédit de 414 millions pour les changements de résidence. Là aussi, la commission a eu l'occasion de dire à plusieurs reprises qu'il y avait de trop nombreuses mutations dans l'armée, qu'il fallait y mettre un terme et qu'il ne fallait pas pratiquer la politique des petits pois dans la marmite qui montent, qui descendent et qui remontent. (*Sourires.*) Pour toutes ces raisons, un abattement important s'imposait.

Nous sommes, à ce sujet, en concordance d'idées avec l'Assemblée nationale qui, elle, a amputé de 14 millions ce chapitre.

La commission des finances insiste, après les indications très nettes que je viens de produire, pour que l'abattement supplémentaire de 10 millions soit voté par le Conseil.

Mme le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous demandez le retour au chiffre de l'Assemblée nationale ?

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. Oui, madame le président. Je veux faire remarquer à l'Assemblée que dans les crédits qui sont demandés, il y a nécessité de faire face aux déplacements des familles des militaires. Quand un militaire de carrière, par exemple, part aujourd'hui en Indochine, il est très fréquent que sa famille quitte la garnison où elle avait accompagné jusque-là le chef de famille. Lorsqu'un militaire prend sa retraite, les mêmes frais s'inscrivent également.

J'insiste beaucoup pour le rétablissement du crédit, parce que, dans ce domaine, nous avons fait un très gros effort depuis un an pour éviter les mutations excessives. En fait, c'est une réduction de 30 p. 100 du volume de ces déplacements qui est imposée par la hausse de 30 p. 100 des tarifs. J'estime que le Conseil de la République pourrait être satisfait de l'abattement, plus qu'indicatif, qu'a déjà prononcé l'Assemblée nationale.

Mme le président. Le Gouvernement demande la prise en considération du texte adopté par l'Assemblée nationale. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission a tout de même délibéré sur la question. Je tiens honnêtement à rappeler que l'année dernière, le chapitre correspondant de l'exercice s'était clos avec un excédent de dépenses. En outre, ce qui a dicté la décision de la commission des finances, c'est la fréquence trop grande des mutations. Il est bien évident que lorsqu'un officier ou un sous-officier est muté il faut payer des frais de déplacement à sa famille; tout le monde est d'accord sur ce point. Seulement, nous pensons, et beaucoup pensent avec nous, que ces mutations sont trop nombreuses. Je suis obligé de défendre la position de la commission.

Mme le président. Je consulte le Conseil sur la prise en considération, pour le chapitre 320, du texte de l'Assemblée nationale demandée par M. le secrétaire d'Etat.

(*Le texte n'est pas pris en considération.*)

Mme le président. Par voie d'amendement (n° 30) Mme Marie Roche et les membres du groupe communiste et apparentés proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs et de ramener en conséquence la dotation de ce chapitre à 1 milliard 350.755.000 francs.

La parole est à Mme Marie Roche.

Mme Marie Roche. Notre amendement a pour objet, un abattement indicatif de 1.000 francs.

M. le ministre de la défense nationale répondant à notre ami Tourné qui le défendait à l'Assemblée nationale, a eu cette réponse à laquelle les travailleurs seront certainement très sensibles: « Pour réduire les dépenses de ce chapitre, il n'y avait qu'à susciter moins de troubles dans le pays ».

Je ferai remarquer respectueusement au Gouvernement que le lourd budget qui nous est présenté a été établi par lui et que, seul, il porte la responsabilité des dépenses que pour notre part nous lui demandons toujours et, cette fois encore, de diminuer.

Pense-t-on que la population n'est pas émue devant les charges fiscales de plus en plus lourdes ? Croit-on que l'on puisse encore l'abuser par des mensonges d'équilibre fictif ?

Les troubles, monsieur le ministre, ils viennent de la misère que vous imposez aux masses laborieuses en exigeant d'elles ce lourd tribut de guerre; ils ne viennent pas de nous.

Les mineurs, vous le savez bien, luttaient pour obtenir des conditions de vie normales et c'était bien naturel.

Dans votre parti, monsieur Ramadier, lorsqu'on ne détenait pas encore le ministère de l'intérieur, on trouvait cette lutte absolument naturelle et l'on n'admettait pas d'être accusé de susciter les troubles. Mais aujourd'hui, le parti et les hommes ont tellement changé que les leçons du passé sont, non seulement oubliées, mais reniées.

Des troubles, messieurs du Gouvernement, il y en a et de nombreux. Les lois sociales bafouées en font naître tous les jours, l'impossibilité pour les familles d'envoyer, faute d'argent, les enfants en vacances, en suscite au cœur des mères; la misère et la désespérance des vieux de France, sont des éléments de troubles; la guerre froide qui peut devenir chaude trouble chacun de nous. (*Exclamations au centre et à droite.*)

M. le ministre. Je vous remercie du souhait.

Mme Marie Roche. Loin de les susciter, nous vous donnons, pour notre part, de précieuses indications pour les faire cesser.

Augmentez les salaires! Relevez au taux modeste que nous indiquions l'allocation des vieux! Cessez la guerre au Vietnam! (*Exclamations au centre.*)

Cessez la préparation d'une défense contre un agresseur supposé qui, vous le savez bien, ne menace pas! Faites une politique de paix et une politique sociale! Les crédits que vous nous demandez seront disponibles pour des œuvres de vie. Vous n'aurez plus à détourner la troupe des occupations qui lui sont propres pour les affecter à la police répressive, parce qu'il n'y aura plus de troubles. Tout cela avait été promis lors de la libération nationale.

En tenant les promesses, monsieur le ministre, on évite les mécontentements. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme le président. Je mets l'amendement aux voix.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 320 au chiffre de 1.350.756.000 francs proposé par la commission.

(*Le chapitre 320, avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme le président. Chap. 321. — Transports, 3.630.000.000 de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 322. — Logement et cantonnement. 309.000.000 de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 323. — Instruction. — Ecoles. — Recrutement, 803.499.000 francs. »

Par voie d'amendement n° 40 M. Bolifraud propose de réduire ce crédit de 1.000 francs et de ramener en conséquence la dotation de ce chapitre à 803.498.000 francs.

La parole est à M. Bolifraud.

M. Bolifraud. Mesdames, messieurs, au cours de nos discussions budgétaires présentes, relatives aux dépenses militaires, où nous tendons tous au redressement de notre armée, chacun pense, à juste titre, que l'un des éléments essentiels de ce redressement est la possession d'un matériel moderne, sans lequel aucun espoir de victoire ne saurait être valablement formulé.

Il convient donc, pour le proche avenir, d'autoriser le maximum de fabrication, ce qui permettra une réduction aussi importante que possible des effectifs militaires à entretenir.

Ceci est valable pour les cadres. La quantité des officiers doit être contenue au maximum; mais — et c'est là l'objet de mon intervention — nous devons assurer en même temps et d'autant plus leur qualité, en particulier leur qualité morale.

Actuellement, les officiers d'active sont formés à l'école interarmes de Coëtquidan, dont chaque promotion comprend pour une moitié des jeunes gens recrutés au concours parmi les étudiants et pour l'autre moitié des militaires choisis dans les troupes parmi les chefs de corps.

Laissant de côté l'aspect technique de la formation, je me bornerai à son aspect psychologique.

En 1948, s'est trouvée réunie, à l'école de Coëtquidan, une promotion de 539 élèves, dont 254 ont été recrutés par concours et 285 ont été choisis dans les corps de troupe.

A leur sortie, les 254 jeunes gens qui ont été recrutés par concours auront droit, pour cette raison, au titre de Saint-Cyriens.

Dès l'abord, et vous le sentez bien, il y a dans cette situation quelque chose d'illogique. Le terme de Saint-Cyrien ne correspond pas à un titre, c'est un état d'esprit. De deux choses l'une, ou bien la formation donnée à Coëtquidan aboutit à former des esprits saint-cyriens, c'est-à-dire des esprits voués à la discipline, à l'abnégation, au sacrifice, au mépris de la mort et surtout, c'est là l'essentiel, aux traditions de leurs aînés et, dans ce cas, tous ceux qui en sortent doivent être des Saint-Cyriens; ou bien on ne parvient pas, sur ce plan, au résultat escompté et alors ne nous berçons pas d'illusions et ne parons pas certains de nos jeunes officiers d'un titre sans substance.

Pour ma part, je pense que les traditions qui ont fait la lignée de chefs illustres tels que Chanzy, Garnier, Galliéni, Gouraud, Lyautey, Catroux, de Lattre, Juin, Montsabert — je n'en cite que quelques-uns — auxquels on peut ajouter encore Paul Lapeyre, qui se fit sauter dans son fortin, comme sous-lieutenant, Bournazel, le diable rouge, et celui qu'on peut mentionner en dernier parce qu'il est encore tout près de notre cœur: Leclerc, se perpétuent à Saint-Cyr- l'Ecole plus que partout ailleurs.

Or, dans quelle situation nous trouvons-nous ? Coëtquidan est dès maintenant discuté pour des raisons d'ordre matériel. On s'aperçoit notamment que le camp ne permet pas l'installation des familles d'instructeurs et de professeurs dans des conditions acceptables.

Le recrutement de cadres de valeur se trouve paralysé par cette situation.

D'autre part, on n'a pas à sa portée les professeurs de l'enseignement supérieur de Paris qui se faisaient un devoir de venir périodiquement dispenser aux futurs officiers la culture générale qui leur est nécessaire et indispensable s'ils veulent accéder au brevet d'état-major et au haut commandement.

On envisage donc d'abandonner Coëtquidan.

Est-ce à dire que le retour de l'école à Saint-Cyr est prévu? Il ne semble pas.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre a déclaré à la commission des finances qu'on pourrait se tourner vers la région parisienne pour favoriser les candidatures, en raison de l'attrait de Paris, mais que Saint-Cyr n'offrait pas de possibilités de manœuvre suffisantes.

C'est ici que je veux dire à M. le ministre que l'argument « manœuvre » n'est pas rigoureusement exact. Il y a à quelques kilomètres de Saint-Cyr-l'Ecole un de nos camps d'entraînement les plus modernes: celui de Frileuse.

Et puis n'y a-t-il pas lieu de les envoyer, comme cela s'est fait de tout temps, séjourner et manœuvrer pendant au moins trois mois dans un camp tel que Sissonne, Mailly, Coëtquidan, comme cela se fit toujours ?

En second lieu et surtout, c'est méconnaître l'esprit de Saint-Cyr que de penser que les descendants des 40.000 jeunes officiers sortis de l'école, dont plus de 8.000 sont tombés au champ d'honneur, aspirent à être Saint-Cyriens uniquement pour pouvoir passer le week-end à Paris. Ce n'est là qu'un élément secondaire de la question.

Dès longtemps avant leur présentation au concours, les élèves des lycées, en particulier ceux des Corniches de France, cultivent le souvenir des anciens, aspirent à puiser à la vraie source les sentiments d'honneur et de dévouement dont ils sentent qu'ils doivent être les dépositaires.

Le général du Vigier, ex-Saint-Cyrien lui aussi, s'exprimait ainsi à Mulhouse: « Ne l'oublions pas, un chef engage dans la bataille beaucoup plus que sa vie, ce qui serait peu, mais jusqu'à son honneur. Et, c'est ce qui fait la grandeur de notre vocation militaire! »

Puisque les murs ne sont plus auxquels s'accrochent, avant tout, les traditions, que du moins soit à nouveau donnée à nos jeunes candidats officiers la possibilité de cultiver sur place la foule des traditions centenaires, si riches et si puissantes, dans un immeuble, modernisé, certes, mais qui restera baigné, pour eux, de souvenirs importants.

Nous croyons savoir, selon une déclaration faite à une cérémonie, qui eut lieu tout récemment sur les ruines de l'école, que M. le ministre de la défense nationale demande en ce moment même au ministère de l'éducation nationale d'abandonner son projet d'installation, au lieu et place de l'ancienne école, d'un lycée de jeunes filles, et de lui rétrocéder le terrain qui lui a été attribué au lendemain de la Libération.

Si cela est vrai, cela indique que M. le président Ramadier est d'accord avec moi et la présente intervention inclinera, je l'espère, M. le président du conseil à arbitrer les positions dans le sens que j'estime favorable.

Si le ministre de la défense nationale n'envisage pas actuellement la réinstalla-

tion de l'école spéciale militaire de Saint-Cyr, je lui demande instamment de reconsidérer la question en donnant tout le poids qu'il convient à l'élément moral.

Mesdames, messieurs, l'abattement de 1.000 francs que je soumets à vos suffrages vise à provoquer la réinstallation de l'école spéciale militaire à Saint-Cyr. C'est à mon sens une mesure qui accroîtra la valeur morale de notre corps d'officiers. Du matériel certes; des effectifs réduits, je veux bien. Mais aussi, dans tous les cas, un moral des cadres à toute épreuve, qualité sans laquelle le matériel, si puissant qu'il soit, perd toute sa valeur.

N'oublions pas qu'à l'école spéciale militaire de Saint-Cyr, en plus des grands noms que j'ai cités tout à l'heure, ont été formés quatre sur cinq des commandants d'armée de 1914, cinq sur sept de ceux qui commandaient à la bataille de la Marne et, plus près de nous, les 97 élèves et les 25 officiers instructeurs de la seule promotion Marne et Verdun (1937-1939) qui, partis allégrement en 1939, ne sont jamais revenus, ainsi que les Morel, Tisné, Guyot, Anjot, dont les noms clandestins furent bien connus des maquis de France. (*Applaudissements.*)

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission s'en remet au Conseil.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Il est certain que l'ombre de Mme de Maintenon vient errer sur les ruines de Saint-Cyr et que s'y livrent parfois des batailles entre Esther et Assuérus.

Nous essaierons de faire triompher Assuérus. Mais que l'on ne vienne pas, demain, pleurer au nom d'Esther ! (*Sourires.*)

M. Michel Madelin. Je demande la parole pour expliquer mon vote.

Mme le président. La parole est à M. Michel Madelin.

M. Michel Madelin. Il est tout de même regrettable que l'on soit obligé à propos d'un budget, de parler de ce problème essentiel de la formation des cadres de notre armée. C'est un sujet très vaste et qui, à lui seul, nécessiterait un débat.

A côté des arguments que vient de vous exposer M. Bolifraud, j'ajouterai qu'autrefois l'école spéciale militaire de Saint-Cyr formait des officiers, non seulement pour l'infanterie, mais aussi pour l'artillerie coloniale, la cavalerie et l'armée de l'air. Je ne sache pas, notamment, que, dans l'armée de l'air, les Saint-Cyriens aient pu décevoir, bien au contraire.

Une petite tournée que j'ai faite dans différents lycées qui préparent Saint-Cyr m'a montré que si, dans l'Eglise, il y a des évêques *in partibus infidelium*, le titre de Saint-Cyrien ressemble un peu trop à ce titre là.

Certes, si l'on veut que nos jeunes gens préparent à nouveau la carrière militaire et l'école de Saint-Cyr, il faudrait faire de cette école, j'allais dire un évêché réel, une école réelle et non pas seulement un titre fictif.

C'est pourquoi je voterai l'amendement de M. Bolifraud.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Bolifraud.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme le président. Par voie d'amendement (n° 54), M. Alric et les membres de la commission de la défense nationale proposent en outre de réduire encore le crédit du chapitre 323 de 1.000 francs et de le ramener, en conséquence, à 803.497.000 francs.

La parole est à M. Alric.

M. Alric. La commission de la défense nationale a déposé cet amendement sur le chapitre 323 et aussi sur le chapitre 324, dans le seul but d'avoir quelques explications ou l'opinion du Gouvernement sur les considérations générales que j'ai présentées à la tribune tout à l'heure en ce qui concerne l'instruction militaire de l'active et de la réserve et la préparation prémilitaire et postmilitaire.

Mme le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la guerre.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. Je voudrais apporter quelques explications à la suite de la demande de M. Alric.

Actuellement, notre armée de terre a un encadrement qui est soigneusement instruit dans une série d'écoles dont l'efficacité est réelle.

Au lendemain de la libération, nous avons peut-être une floraison trop grande d'écoles et nous avons été amenés, au cours de ces derniers mois, à en réduire le nombre et à concentrer nos efforts qui ont, nous en sommes persuadés, donné des résultats satisfaisants.

Les officiers qui encadrent nos unités sont fanatiques de leur métier. Ils ont, dans les différents rapports que nous avons demandés sur le moral, manifesté très sincèrement et très crûment même, quelquefois, leurs désirs; et si, au cours des années précédentes, les rapports sur le moral contenaient énormément de remarques sur la situation matérielle faite aux militaires, les derniers rapports reçus depuis trois mois comportent essentiellement le souci de voir augmenter les troupes qui sont mises entre leurs mains.

L'état d'esprit des cadres a « tenu » en dépit des difficultés matérielles et morales suscitées par les opérations d'Indochine.

Je dois indiquer qu'en ce qui concerne les cadres de réserve le Gouvernement a pensé qu'en l'absence d'une doctrine de mobilisation de la nation tout entière et, par conséquent, de la mobilisation des cadres de réserve, il était indispensable de poursuivre l'éducation, la formation et le contrôle des qualités des cadres ou des spécialistes qui ont fait la campagne de 1944 ou qui, depuis la Libération, ont reçu une instruction militaire très poussée.

C'est pourquoi, cette année, les crédits qui sont inscrits au chapitre de « convocation des réservistes » peuvent surprendre dans leur libellé assez succinct : « Convocation de 2.820 officiers pendant un mois, 4.100 sous-officiers et hommes de troupe pendant un mois ». Il va sans dire qu'il s'agit là d'une présentation budgétaire, mais que l'effort se traduit tout autrement et que, dans le détail que je vais vous donner, il marque le souci du Gouvernement de maintenir, aux cadres et aux spécialistes qui ont véritablement une formation militaire moderne, leur potentiel d'efficacité.

En effet, les crédits qui sont demandés procèdent de l'intention de faire appel aux réservistes dans les conditions suivantes : en premier lieu, appel de 7.000 aspirants, sous-lieutenants et lieutenants d'infanterie ou de l'arme blindée en périodes de 36 heures, pour vérifier leurs capacités physiques, leurs qualités techniques et intellectuelles, pour décider de leur maintien dans l'arme ou de leur mutation, du maintien ou du changement de leur affectation de mobilisation; en second lieu, formation et perfectionnement de cadres spécialistes d'états-majors, des transports, des chemins de fer et du chiffre, par des cours de formation d'une durée de trois semaines environ; des voyages d'études pour l'entretien et le perfectionnement de certains spécialistes pour une durée de quinze jours à un mois; en troisième lieu, appel dans chaque région de 300 à 400 aspirants ou officiers pendant une période de quinze jours, pour permettre aux commandants de région de soumettre ces aspirants et officiers de réserve de tous grades, convoqués en principe dans leur unité de mobilisation, à des exercices de corps, des écoles à feu, des manœuvres régionales; enfin convocation des sous-officiers et hommes de troupe volontaires ayant des titres de guerre, dans les écoles d'application, afin de leur permettre d'accéder au grade de sous-lieutenant de réserve à l'issue d'un stage d'un mois, effort permettant de donner à 600 volontaires la possibilité d'accéder à ce grade de sous-lieutenant de réserve.

Je reconnais que le total des crédits est minime. L'utilisation a été envisagée de façon à pouvoir vérifier la capacité des hommes, des spécialistes et des cadres qui ont reçu une formation militaire de guerre moderne, et de donner la possibilité à certains d'entre eux d'accéder, dans le cadre de réserve, à un grade supérieur.

En ce qui concerne la préparation militaire, la réduction des crédits est certainement sérieuse. Elle a été acceptée par le Gouvernement en fonction d'une expérience qui avait été poursuivie depuis la libération et qui n'a pas apporté les résultats primitivement escomptés.

Nous avons eu, depuis la libération, beaucoup de mécomptes avec la préparation militaire, et celle-ci nous apparaît essentiellement comme devant constituer la possibilité pour un jeune homme de manifester son goût pour la chose militaire et, par là même, d'être choisi dès son incorporation pour devenir un des éléments actifs de notre défense nationale.

Actuellement, il nous apparaît que le service prémilitaire marqué par cette notion de volontariat donnerait peut-être des résultats bien supérieurs à ceux que nous avons obtenus à grand frais depuis la Libération, sous le signe de l'obligation.

En effet, en l'absence de décisions formelles prises par le Parlement — car, en fait, le Gouvernement est là essentiellement pour exécuter les décisions du Parlement — et étant donné les indications qui ont été fournies par les parlementaires au cours des discussions antérieures, nous avons été amenés à donner plus particulièrement au service prémilitaire un caractère de volontariat qui permettra de dégager des vocations, peut-être limitées, vers les cadres des réserves, mais de vocations tout de même susceptibles d'être utilisées à plein dès l'incorporation. Notre souci porte essentiellement, en ce qui concerne les réserves, sur l'organisation de toutes ces vérifications, de ces tests, de cet enseignement postmilitaire qui doit permettre à l'armée de garder des cadres et les spécialistes en forme physique et en qualité technique suffisantes pour répondre, le cas échéant, à l'effort qu'on attend d'eux.

M. Alric. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Alric.

M. Alric. Après les explications que vient de nous fournir M. le secrétaire d'Etat, la commission de la défense nationale, peut espérer que l'on a déjà amorcé ce qu'elle suggère et elle peut espérer qu'on pourra l'améliorer.

J'insiste cependant sur le fait que, moi aussi, je disais tout à l'heure que certaines choses ont été réalisées qui ne sont pas assez efficaces. Etant donné que j'ai mis sous le signe de l'efficacité l'intervention que j'ai faite, au nom de la commission, je ne puis que souscrire à cette recherche de l'efficacité.

J'espère que petit à petit on arrivera à améliorer ces choses et à utiliser ce dont nous disposons pour la préparation militaire. En particulier, pour les cadres, qu'on arrivera à utiliser les grandes écoles en leur donnant un statut militaire et qu'on aura ainsi pour les officiers une formation excellente et peu coûteuse. Cela pourra être étendu aux cadres et aux hommes sous le signe du volontariat comme le disait M. le secrétaire d'Etat.

D'un autre côté, j'insiste sur la question des réalisations nouvelles, dans le genre du matériel d'instruction, à base d'éducation des réflexes, et sur le noyau essentiel que ces réalisations peuvent constituer pour réaliser efficacement l'instruction postmilitaire.

La réponse de M. le ministre va, je crois, dans le sens que nous avons indiqué et peut permettre des espoirs, et nous retirons, en conséquence, les amendements sur les chapitres 323 et 324.

Mme le président. Les amendements n°s 40 et 54 de M. Alric sur les chapitres 323 et 324 sont donc retirés.

M. André Diethelm. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. André Diethelm.

M. André Diethelm. Je désire répondre à M. le ministre et à la commission.

Je suis vraiment surpris que les ministres qui sont devant nous, et dont nous connaissons l'appartenance politique, se posent en adversaires de la préparation militaire obligatoire.

Pourtant, la préparation militaire obligatoire constitue, en vérité, un des rouages essentiels de la défense nationale d'un Etat moderne; bien plus: cette obligation est la clef de toute réduction de la durée du service militaire, et, par là-même, la source d'économies importantes en matière de budget militaire.

Et comment, aussi, ne pas relever la déclaration de M. Max Lejeune, d'après laquelle le Gouvernement n'a pas de doctrine en matière de mobilisation? Si le Gouvernement avoue ne pas avoir de doctrine en matière d'emploi de toutes les ressources du pays pour le temps de guerre, je me demande, en conscience, à quoi serviront les milliards que nous allons voter.

M. Ternynck. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Ternynck.

M. Ternynck. Je demande la permission de reprendre en mon nom l'amendement sur le chapitre 323, que je regrette de voir notre collègue, M. Alric, abandonner.

En effet, en matière d'instruction et en matière de recensement, il y a actuellement, dans ce pays, un découragement chez les officiers de réserve. Chacun sait que, s'il est absolument indispensable d'avoir des officiers d'active, réellement très bien instruits, de toute façon, quelle que soit la forme de la guerre future — que nous ne pouvons pas connaître — il est malgré tout indispensable de maintenir le potentiel moral de ce pays, comme plusieurs orateurs l'ont dit hier et aujourd'hui, d'une façon très élevée.

Il faut que, dans ce pays, nous retrouvions des chefs. Ces chefs, nous les trouverons en particulier dans le cadre des officiers de réserve, de ces officiers de réserve qui nous ont permis de gagner la guerre de 1914-1918, avec, bien entendu, l'appui des officiers d'active devant lesquels je m'incline.

Mais, dans ce domaine moral, je me permets de traduire le découragement profond qui existe pour les officiers de réserve, dont une très grosse proportion n'est même pas recensée et qui, si, hélas! une mobilisation se produisait demain, ne sauraient souvent pas où ils devraient aller.

Je ne parle pas d'avancement: nous ne demandons ni galons, ni quoi que ce soit, mais seulement la possibilité de faire notre devoir une troisième fois pour ceux qui l'ont déjà fait deux fois. D'autre part, je voudrais que l'on revienne aux formules de l'entre-deux-guerres, bien que je doive reconnaître que le potentiel moral des officiers de réserve n'a pas été en 1939 celui que nous avions connu en 1914, ceci dit sans vouloir opposer les vieux aux jeunes. Mais j'estime que, malgré tout, les centres de perfectionnement des officiers de réserve, qui étaient des organismes extrêmement peu coûteux, sont absolument indispensables actuellement.

Les officiers de réserve, très convaincus de leur devoir, sont vraiment angoissés en pensant que si une guerre se produisait demain, ils seraient incapables de tenir leur place pour deux raisons: d'abord parce qu'ils ne sont pas recensés, d'autre part, parce qu'ils risqueraient de ne pas être à la hauteur de leur tâche, car ils ignorent absolument toutes les formes du combat moderne.

Ceux, qui, comme beaucoup d'entre nous, ont passé quelques années de leur captivité en Allemagne, en Pologne ou ailleurs, sont revenus très angoissés. Certains d'entre eux n'ont pas pu participer aux campagnes de 1944 — ils le regrettent d'ailleurs — et ils n'ont pas pu se familiariser avec les méthodes de combat modernes.

J'insiste beaucoup et très amicalement auprès de MM. les ministres pour que le recensement des officiers de réserve soit fait et qu'on envisage le plus tôt possible la remise en marche des centres de perfectionnement; ou alors, ce qui serait peu coûteux, et éviterait des frais de déplacement, on pourrait donner aux associations d'anciens officiers qui ne sont pas des quémandeurs de décorations, croyez-le bien, des conférenciers, des instructeurs qui viendraient les mettre au courant des formes de combat modernes.

Je crois qu'il faut parler de la carte de surclassement, moyen qu'on avait trouvé pour encourager la fréquentation assidue et active des centres de perfectionnement, car tout le monde n'est pas totalement désintéressé, et je le regrette.

Il faudrait que MM. les ministres de la défense nationale ne craignent pas de demander au conseil des ministres l'institution nouvelle de cette carte de surclassement qui ne diminuera en rien les recettes du chemin de fer et n'augmentera pas non plus leur déficit. C'est le moyen d'attirer les gens qui, voyageant habituellement en 3e classe, sont heureux de prendre place dans les compartiments où il n'y a d'ailleurs, en général, que des porteurs de permis.

Je voudrais enfin plaider en faveur de certaines écoles qui ont été des pépinières d'officiers de réserve. Je m'excuse de parler de l'une d'entre elles — mon collègue Alric et moi en sommes sortis — l'école centrale; je n'ai plus les chiffres en tête, mais je ne crois pas me tromper en affirmant qu'elle a formé de 80 à 90 p. 100 des officiers de réserve d'artillerie.

Je voudrais que l'organisation de la préparation militaire à l'école centrale fasse l'objet d'un statut prochain. Je m'incline devant le dévouement des instructeurs, presque tous bénévoles, que vous avez bien voulu mettre à la disposition de notre école centrale. Je voudrais tout de même que les élèves sortant de cette école, qui ne demandent rien pour eux, soient dotés d'un statut comme autrefois.

Je ne parle pas seulement de l'école centrale, mais aussi de celles des ponts et chaussées, des mines et de l'institut agronomique. Il faut qu'elles soient une pépinière d'officiers de réserve dont nous aurons besoin si, malheureusement, une troisième guerre éclatait, guerre que, cette fois, je ferais avec mes fils. Je veux que nous soyons alors tous capables de remplir notre mission.

Mme le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la guerre.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. Le problème de l'encadrement des réserves n'a pas échappé au Gouvernement et c'est à de multiples reprises qu'il a essayé d'obtenir le recensement complet de tous les officiers de réserve. Cela a été difficile parce que les questionnaires que nous avons envoyés n'ont reçu que peu de réponses. Il a donc fallu attendre un certain temps pour dresser le tableau des officiers qui manifestaient leur intention de continuer à servir.

Le travail a été suffisamment avancé, au cours de l'année 1948, pour que soient reprises en 1949 les promotions dites de réserve et qui ont été faites aux grades de colonel, de lieutenant-colonel, de commandant et de capitaine. Il a fallu, à cette occasion, évincer des cadres de réserve des officiers qui, pendant la dernière guerre, et plus particulièrement pendant l'occupation ou en captivité, n'avaient pas eu l'attitude qui convenait à des soldats. Il a fallu tenir compte des services rendus au feu par des officiers rendus à la vie civile.

Tout ce travail a été d'autant plus difficile que la plupart des archives militaires avaient été détruites, et nous arrivons seulement maintenant à avoir un répertoire des officiers de réserve encore en âge de servir et ayant la volonté de le faire.

Etant donné l'incertitude où nous sommes des lois militaires que le Parlement adoptera et du rôle plus ou moins grand qui sera donné dans la défense nationale aux réserves instruites, et à cause aussi de l'impératif financier, il nous apparaît que notre effort doit plus particulièrement porter, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, sur les cadres de réserve qui ont fait la guerre de 1941 et sur ceux qui ont été instruits depuis.

Mais il est évident que nous n'avons pas l'intention de considérer l'état de fait d'aujourd'hui comme suffisant à l'organisation de nos forces armées. Nous poursuivrons l'effort de prospection dans les réserves avec soin et obstination, comme vous nous le demandez, avec également le désir que le Parlement et les commissions de la défense nationale plus particulièrement se saisissent du problème et même, en l'ab-

ence d'un vote public à l'intérieur des ssemblées, nous donnent, par des votes ntervenant en commissions, des éléments ffisamment probants pour que nous puisions amorcer, sur certaines lignes bien précisées, la réorganisation que tout le monde souhaite.

Mme le président. La parole est à M. le général Petit

M. le général Petit. Je voudrais simplement expliquer la position de mon groupe. J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt ce qui vient d'être dit et je comprends très bien le souci de M. Alric, en particulier, et des orateurs à qui a répondu M. le secrétaire d'Etat à la guerre.

Quelle que soit la solution qu'on donne aux questions très importantes qui ont été posées, ces questions ne constituent qu'une faible partie de celles qui doivent se poser pour l'organisation de la défense nationale.

Bien sûr, nous n'avons pas de mobilisation méthodique puisque nous n'avons pas la loi d'organisation, ce qui est l'essentiel. Il faut donc que toutes ces questions soient résolues, bien entendu, à leur heure, mais il faut qu'elles s'inscrivent dans ces lois d'organisation que nous n'avons pas eu encore à discuter.

C'est perdre notre temps que de prendre actuellement des questions isolément et de les traiter sommairement en quelques minutes. Il faut des débats très longs. Nous discuterons, chacun avec notre point de vue, et c'est alors seulement que nous établirons une véritable organisation de la défense nationale.

C'est pourquoi nous nous abstiendrons de prendre part au vote sur cet amendement.

M. Bousch. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Bousch.

M. Bousch. Puisque M. le ministre a bien voulu répondre à l'orateur précédent, je voudrais lui demander de me dire quelle est sa position en ce qui concerne la carte de surclassement. Elle a été supprimée. Est-il dans les intentions du Gouvernement de la rétablir ?

J'estime que c'est un élément qui récompensera d'autant plus les officiers de réserve que vous n'avez l'air de vous intéresser qu'à quelques volontaires et que ceux-là faisant des sacrifices il est normal qu'ils soient récompensés par quelques avantages matériels si réduits soient-ils.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. La carte de surclassement a disparu depuis la guerre, et actuellement, aucun avantage particulier n'a été donné à tout le personnel d'encadrement des réserves qui fait preuve d'un esprit excellent sur lequel d'ailleurs, nous comptons.

Mais il sera très difficile d'obtenir satisfaction auprès de M. le ministre des finances, tant que n'aura pas été fixé par le Parlement le statut de l'officier de réserve.

M. Bolifraud. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Bolifraud.

M. Bolifraud. Je voulais demander à M. le ministre de la défense nationale quelle serait sa position en ce qui concerne les officiers de réserve, s'il y avait une mobilisation demain.

Je veux dire par là que je ne voudrais pas voir renouveler les errements de 1939. Que s'est-il passé à cette époque ? On a mobilisé tous les officiers de réserve sans exception, sans se préocuper de savoir si on avait un commandement à leur confier, ou s'ils auraient des fonctions à remplir.

Non seulement on a mobilisé tous les officiers de réserve, mais la situation d'officier honoraire avait été prévue dans leur statut. A cet effet, il avait été convenu que les officiers honoraires pourraient être rappelés à l'activité en cas de mobilisation. Dans l'esprit des législateurs, il s'agissait de cas tout à fait exceptionnels. On ne voulait pas, par exemple, se priver des services d'un grand médecin, d'un grand chirurgien, qui auraient dépassé la limite d'âge. Or, il est arrivé que l'exception est devenue la règle générale: tous les officiers honoraires demandèrent à être rappelés et ils le furent. En plus, par conséquent, des officiers de réserve proprement dits, nous avons eu les officiers honoraires, en bref toute une armée d'officiers dont beaucoup ne pouvaient être pourvus d'emplois.

Or, ils étaient placés dans des services divers, la plupart en surnombre, à l'arrière du front et à l'intérieur du territoire. Evidemment — c'est malheureux à constater — beaucoup parmi eux n'étaient pas insensibles à la solde d'activité qu'ils percevaient mensuellement.

Lorsqu'est arrivé le jour de la catastrophe, se trouvant à l'arrière et quasiment sans emploi, personne ne s'occupant d'eux, ils prirent leurs voitures, allèrent chercher leur famille et déferlèrent sur les routes avec les réfugiés. Comme ils étaient en uniforme, les populations, les voyant passer, ont dit: les officiers abandonnent leurs troupes et se sauvent. C'est ainsi que naquit une légende regrettable mais complètement inexacte, car les officiers combattants ou appartenant aux états-majors des unités engagées, qu'ils fussent d'active ou de réserve, étaient avec leurs troupes et à leur place de bataille. Ils ont combattu jusqu'à la dernière minute et ont été faits prisonniers comme leurs soldats, quand ils n'ont pas été frappés mortellement.

Voilà la conséquence de cette faute commise par le haut commandement d'avoir voulu, en 1939, mobiliser l'ensemble des officiers de réserve et honoraires; aussi je demande à M. le ministre de la défense nationale de vouloir bien nous donner l'assurance que demain il n'en serait plus ainsi. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite.*)

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je ne voudrais pas aborder le problème de la mobilisation, mais il est certain qu'il se pose à l'heure actuelle dans des termes tout à fait différents de ceux du passé et qu'il ne s'agit pas, si la guerre survient, d'avoir une quantité considérable d'officiers et d'hommes, mais ceux qui sont nécessaires pour le service des armements que l'on possède.

L'armement mesure la force de notre armée, il mesure aussi l'importance de la mobilisation. Dans ces conditions, il est certain que l'on ne peut pas revenir à certains errements du passé et que l'on est obligé de tenir compte des observations qui viennent d'être présentées par M. Bolifraud.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Ternynck.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme le président. En conséquence le chapitre 323 est adopté avec le crédit de 803.497.000 francs.

« Chap. 3232. — Convocation des réserves. — Soldes et indemnités, 81 millions 629.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3233. — Convocation des réserves. — Entretien, 34.170.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 324. — Préparation militaire, 170 millions de francs. » — (*Adopté.*)

L'amendement n° 55 de M. Alric et des membres de la commission de la défense nationale au chapitre 324 a été retiré.

Personne ne demande la parole sur ce chapitre ?...

Je le mets aux voix avec le chiffre de la commission.

(*Le chapitre 324 est adopté.*)

Mme le président. « Chap. 325. — Remonte, 8 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 326. — Fourrages, 362.000.000 francs. » — (*Adopté.*)

Le Conseil voudra sans doute suspendre ses travaux jusqu'à quinze heures ? (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures cinquante minutes, est reprise à quinze heures vingt minutes, sous la présidence de M. Gaston Monnerville.*)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

M. le président. La séance est reprise.

Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant fixation du budget des dépenses militaires pour l'exercice 1949.

Nous poursuivons la discussion des chapitres de la section guerre figurant à l'état A.

Nous en sommes arrivés au chapitre 327 sur lequel je suis saisi de deux amendements identiques présentés, le premier par le général Corniglion-Molinier, le second de MM. Burgeaud et Aubé. Ces deux amendements peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

L'amendement de M. le général Corniglion-Molinier (n° 48) est ainsi conçu:

« 1. — Section guerre. — Chap. 327. — Matériel automobile, blindé et chenillé. — Entretien, 4.079 millions de francs.

« Réduire le crédit de ce chapitre de 57 millions de francs et le ramener en conséquence à 4.022 millions de francs. »

« 2. — Section air. — Chap. 325. — Entretien et réparation des matériels aéronautiques assurés par le service du matériel de l'armée de l'air, 923 millions de francs.

« Augmenter le crédit de ce chapitre de 57 millions de francs et le porter en conséquence à 980 millions de francs. »

Le second amendement (n° 58) présenté par MM. Burgeaud et Aubé tend: « A la section guerre, chap. 327. — Matériel automobile, blindé et chenillé. — Entretien, 4.079 millions de francs, à réduire le crédit de ce chapitre de 57 millions de francs et le ramener en conséquence à 4.022 millions de francs.

« A la section air, chap. 325. — Entretien et réparation des matériels aéronautiques assurés par le service du matériel de l'armée de l'air, 923 millions de francs, à augmenter le crédit de ce chapitre de 57 millions de francs et le porter en conséquence à 980 millions de francs. »

La parole est à M. le général Corniglion-Molinier.

M. le général Corniglion-Molinier. Mesdames, messieurs, je ne voudrais pas faire de peine à mon ami l'artilleur Alric, mais, au cours de la discussion du budget de l'armée de terre à l'Assemblée nationale, certains de nos collègues membres des commissions de la défense nationale et des finances ont cru devoir faire remarquer l'anomalie consistant à prévoir au budget de la guerre des crédits spécialement destinés à l'entretien et à l'entraînement des formations aériennes appelées à régler le tir de l'artillerie.

Il s'agit en l'espèce de 57 millions pour le menu entretien en escadrille, c'est-à-dire, pour les équipages eux-mêmes, de 5 millions pour équipement et entretien de terrains d'atterrissage, de 30 millions pour l'achat d'avions neufs.

M. le ministre de la défense nationale tenant pour le maintien de ces crédits au budget de l'armée de terre, ne s'est expliqué que sur les deux premières sommes. Il a donné comme argument, dans la troisième séance du 17 juin 1949 à l'Assemblée nationale: « que les crédits soient ici ou là peu importe; l'entretien léger, courant, incombe au budget de la guerre; je crois que c'est là sa place ».

Cependant, il reconnaissait « que les crédits pour la fourniture et l'achat d'avions se trouveront au budget de l'air », ce qui n'est pas.

Je crois devoir insister pour que ces trois crédits soient reportés au budget de l'air et annulés au budget de la guerre, au cours de l'examen par le Conseil de la République, pour les fortes raisons ci-après:

Il s'agit d'avions — 90 appareils environ — qui sont normalement stationnés sur des bases de l'armée de l'air, dont l'entretien ne peut être assuré que par les équipages ou les ateliers de parcs de ces bases, dont le renouvellement — caractéristiques, perfectionnements — ne peut ressortir qu'à l'armée de l'air, qui, enfin, utilisent des terrains faisant partie du domaine de l'air et, à ce titre, doivent être entretenus ou acquis à l'initiative du département de l'aviation. En résumé, la consommation des crédits en cause ne peut être confiée qu'au secrétaire d'Etat à l'air.

S'ils demeuraient inscrits au budget de la guerre, force serait pour les services gestionnaires (service du matériel) de les transférer en bloc aux services correspondants de l'air (service du matériel aérien, service de l'infrastructure) et, dès lors, la justification d'emploi incombera au secrétaire d'Etat à l'aviation.

D'autre part, la solution préconisée par le ministre de la défense nationale ne saurait, même théoriquement, se soutenir. Ce n'est pas parce que ces avions sont destinés à améliorer l'action de l'artillerie au combat que les dépenses inhérentes à leur entretien doivent être inscrites au budget de l'armée de terre.

Ils font partie de l'armée de l'air et mis en œuvre par des personnels de cette armée

Comme le soulignait fortement notre collègue à l'Assemblée, M. Montel, président de la commission de la défense nationale, on ne pourrait demander à un marin d'entretenir des tanks ou à un personnel de chars d'entretenir des sous-marins.

En définitive, s'il importe que les crédits soient ouverts, il n'importe pas moins en l'espèce qu'ils soient calculés, demandés et gérés par les spécialistes de l'armée de l'air. Voilà donc un exemple typique de l'opportunité d'utiliser les compétences.

Pour terminer, j'ajouterai que ces dépenses ont toujours été jusqu'alors imputées sur le budget de l'aviation et non pas sur celui de l'armée de terre, à moins, mesdames, messieurs, qu'il ne s'agisse pour nous d'encourager le tourisme aérien dans l'artillerie, ce qui est évidemment un point de vue différent.

M. le président. La parole est à M. Aubé, pour soutenir le second amendement.

M. Robert Aubé. L'amendement que nous présentons a pour objet d'affecter les crédits inscrits au chapitre 327 de la guerre à ceux de l'armée de l'air, chapitre 325. Nous avons l'impression que l'artillerie veut avoir sa propre aviation.

Nous comprenons la légitime préoccupation des artilleurs d'avoir de bons observateurs; mais si nous sommes d'accord pour donner tous les moyens modernes à cette arme, nous voulons indiquer que les parcs de réparations de l'aviation sont à même de donner satisfaction, sans avoir à créer des parcs spéciaux pour l'artillerie, destinés à la réparation des avions, car cela ferait double emploi.

Notre Assemblée a manifesté son désir de faire des économies. Cet amendement donnera satisfaction tant à l'artillerie qu'à l'aviation.

M. Alric. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Alric.

M. Alric. Ce matin, lors de mon exposé général fait au nom de la commission de la défense nationale, j'ai eu l'occasion de préciser le point de vue de cette dernière sur cette question de l'aviation d'artillerie.

Nous avons dit que l'artilleur demande à avoir près de lui les appareils modernes qui lui permettent de voir et de voir efficacement et rapidement. J'ai même dit que, lors des conversations que j'avais eues avec différents aviateurs, tous avaient été d'accord sur ce mode d'emploi des avions d'artillerie pour qu'ils arrivent à bien remplir leur mission. Il faut que l'artilleur les ait vraiment à sa disposition dès qu'il en a besoin. Cela implique que ces avions ne doivent pas être, en temps de guerre, à trois ou quatre cents kilomètres à l'arrière, mais bien au contact de l'artillerie même.

Ces avions en effet, ne sont pas destinés à faire de grands circuits, mais à s'élever à quelques centaines de mètres au-dessus ou au voisinage de la batterie, pour être cet œil qui permet à l'artilleur de régler son tir. Il serait incompréhensible qu'on aille les chercher à des centaines de kilomètres pour les faire venir là où ils sont utiles.

Ce premier argument, sur lequel tout le monde est d'accord, montre bien qu'il faut une sorte d'aérodrome réduit d'artillerie au voisinage de la batterie — étant donné l'orientation nouvelle, il s'agira peut-être même d'hélicoptères — et ces champs d'aviation ne seront pas comparables aux grands aérodromes modernes avec leurs énormes pistes au sous-sol résistant. Ces petits champs d'aviation doivent être sous les ordres directs de celui qui est utilisateur de l'avion et qui se trouve à proximité.

Cet avion doit, d'autre part, avoir une efficacité maximum et un prix de revient aussi bas que possible, ainsi que M. Aubé le demandait. C'est pour aller dans ce sens que nous avons demandé que les réparations d'emploi soient faites par l'artilleur lui-même. Il me semble que les aviateurs étaient d'accord là-dessus.

Vous aurez des incidents de marche qui porteront aussi bien sur l'avion proprement dit que peut-être sur les appareils de télévision qui seront sur ces appareils et qui sont certainement de réparation aussi délicate que l'avion lui-même. Il faut donc qu'il y ait des spécialistes sur place pour assurer ces réparations d'emploi qui doivent immobiliser l'avion le moins longtemps possible.

Il y a plusieurs amendements. Le premier, dont a parlé M. le général Corniglion-Molinier, concerne les 57 millions destinés à l'entretien. Je crois, étant donné que nous étions d'accord sur l'idée de cet entretien, qu'il faut avoir ces crédits pour réaliser ce but qui semblait commun aux aviateurs et aux artilleurs.

Par ailleurs, je réponds tout de suite aux amendements qui seront appelés tout à l'heure, ceci pour simplifier la discussion. Il semble bien qu'il faille un crédit de cinq millions pour établir les aérodromes nécessaires, si l'on veut que ces appareils soient à la disposition permanente de l'artillerie.

Quant au dernier amendement qui concerne un crédit de 30 millions pour l'achat des avions, on peut envisager certaines modalités, tout à l'heure lorsqu'il viendra en discussion.

En conclusion, la commission de la défense nationale, pour aboutir à ce qui lui semble être le but commun de l'aviation et de l'artillerie et pour obtenir cette efficacité et ce faible prix de revient que nous cherchons, tous estiment qu'il faut laisser les 57 millions au budget de la défense nationale, au chapitre « guerre ». C'est pour cela qu'elle s'oppose formellement à l'amendement proposé par le général Corniglion-Molinier.

M. le président. La parole est à M. le général Corniglion-Molinier.

M. le général Corniglion-Molinier. Je suis entièrement d'accord avec l'artilleur Alric pour que ce soient des artilleurs qui se servent de cette aviation et que les avions atterrissent à côté de la batterie. Mais tout cela risque de se terminer exactement comme dans l'aéro-navale, où l'on a commencé par dire que les marins se serviraient d'avions de l'armée de l'air et, où, en fin de compte, il y eut des écoles de l'aviation navale et des écoles de mécaniciens. Nous ne sommes pas assez riches pour nous offrir une armée aérienne nouvelle.

Mon ami Alric, qui était avec moi à Dakar, a été frappé par le fait qu'il y avait un arsenal important qui n'avait pas de travail, mais que l'on construisait des bâtiments à côté pour l'armée de terre pour y faire des réparations d'automobiles. Il se passera exactement la même chose dans l'affaire qui nous occupe.

Pour l'utilisation, je suis entièrement d'accord: l'artilleur doit avoir un avion à côté de sa batterie; mais ce qui est important, c'est que les pilotes viennent de l'armée de l'air, sans quoi les artilleurs apprendront à piloter aux frais de la princesse Marianne!

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Le rapporteur de la commission des finances, qui est fantassin d'origine, est un peu écrasé sous cette querelle d'artilleurs et d'aviateurs. C'est une position habituelle quand on est dans l'infanterie. *(Rires et applaudissements.)*

Il voudrait simplement faire quelques observations d'ordre budgétaire.

L'opération que proposent M. le général Corniglion-Molinier et M. Borgeaud est-elle budgétairement possible ? L'article 60 du règlement dit que les virements de chapitre à chapitre sont permis.

rocédons-nous à un virement de chapi- ou à un virement de budget à bud- ?

e m'explique. Y a-t-il un budget de l'air, budget de la guerre ou bien un seul get de la défense nationale ?

il n'y a qu'un seul budget de la dé- se nationale, on peut effectivement pré- dire qu'il y a virement de chapitre à pitre. J'avoue que, sur ce point, ma trine est incertaine. Je crois cependant après les explications qui viennent re données, il s'agit, au fond, de l'uti- tion des avions d'artillerie et, en fait, te question me paraît ressortir du com- ndement.

ai l'impression que, vraiment, on se pute sur un problème qui, dans la réa- , n'est pas aussi important que la va- r des arguments échangés semblerait isser entendre.

. le président. Personne ne demande s la parole sur ces deux amendements font l'objet d'une discussion com- ne ?

i je comprends bien, la commission des nces s'en rapporte au Conseil de la publique.

. le rapporteur. Elle est bien obligée de faire. Elle se demande, sans le bénéfice s observations que j'ai présentées, si transferts sont possibles.

M. le président. Vous demandez, en nne, une interprétation de l'article 60 ? e la rappelle pour notre édification à s. Nous connaissons le règlement, cer- , mais nous savons aussi qu'il est bon, temps en temps, de le rappeler : (*Sou- es.*)

« Les amendements tendant à porter la tation d'un chapitre au delà du chiffre plus élevé de ceux dont l'initiative a prise devant l'Assemblée nationale par Gouvernement ou par la commission nt irrecevables et ne peuvent être mis x voix par le président, à moins — voici passage que vise M. le rapporteur — il ne s'agisse d'un transfert de crédits n chapitre à un autre. »

La question posée par M. le rapporteur de savoir s'il s'agit d'un transfert d'un apitre à un autre chapitre du même bud- ou s'il est possible de transférer un apitre d'un budget à un chapitre d'un tre budget.

Le Gouvernement a-t-il une opinion à sujet ?

M. le ministre. Le Gouvernement a une inion. Il peut indiquer que le ministre la défense nationale est un ministre adri-céphale: il y a quatre personnes ns un seul ministre. En réalité, s'il y a s sections particulières, il n'y a néan- ins qu'un seul budget. Chacune des sec- ns est régie par un secrétaire d'Etat, is en vertu d'une délégation qui émane ministre de la défense nationale, avec pprobation du président du conseil. De rte qu'il n'y a qu'un budget mais qua- e sections différentes.

Je pense que le règlement n'a peut-être s prévu une situation de ce genre et e nous aurions probablement de grosses ficultés à régler la question.

Tout aussi bien, je voudrais revenir sur s observations de M. Alric auxquelles je uscris volontiers, mais auxquelles je attacherai pas tout à fait les mêmes con- sions que lui.

Je crois que les réparations d'entretien, s réparations qu'en matière de logement qualifierait de réparations locatives, ne uvent évidemment pas être effectuées ns un établissement d'Etat, voire dans un parc d'aviation éloigné. Elles doivent être réalisées tout de suite, sur place; par conséquent, les parcs d'artillerie sont en mesure de les faire.

Par contre, lorsqu'il s'agit d'une réparation importante, il faut aller dans un établissement spécialisé. Je pense, en effet, qu'il est tout à fait inutile de créer des ateliers de l'air de l'artillerie, ce qui serait véritablement une solution inadmissible.

Alors, je me permets de vous faire observer que si la distinction n'est pas faite dans l'article, elle est faite dans un développement qui vous est donné à la page 117 des propositions initiales du Gouvernement, où il est dit que le crédit de 57 millions est destiné, pour 19 millions, à couvrir des réparations effectuées par les formations de services et à régler les 38 millions pour réparations effectuées par les établissements industriels de l'Etat. Si vous voulez marquer que ces établissements industriels de l'Etat sont des établissements de l'air, alors virez 38 millions au crédit de la section de l'air, mais laissez 19 millions à la guerre pour les menues réparations qui doivent être faites immédiatement et sur place.

M. Borgeaud accepterait probablement que, dans son amendement, au lieu de 57 millions, soit porté seulement le chiffre de 38 millions. Je crois qu'ainsi l'accord pourrait être fait, si M. Corniglion-Molinier acceptait lui aussi cette transaction.

M. le président. La parole est à M. Robert Aubé.

M. Robert Aubé. M. Borgeaud n'est pas là et c'est lui le premier signataire de l'amendement. Il m'a simplement chargé de soutenir l'amendement tel qu'il l'avait présenté.

M. le président. La parole est à M. le général Corniglion-Molinier.

M. le général Corniglion-Molinier. Au point de vue de l'aviation, les réparations locatives dont parlait M. le président sont des réparations qui sont faites par les mécaniciens de l'air. Il s'agit de savoir si vous allez créer une école de mécaniciens différente de celle des mécaniciens de l'armée de l'air. Je crois que ce budget doit être géré par l'armée de l'air. Si vous donnez des crédits de ce genre à l'armée de terre, vous aurez un jour des écoles pour pilotes de l'artillerie; et il n'y a pas de raison pour que les zouaves ne demandent pas, eux aussi, d'avoir leur aviation !

M. le président. M. le ministre suggère une transaction au chiffre de 38 millions. L'acceptez-vous, monsieur Corniglion-Molinier ?

M. le général Corniglion-Molinier. Je réponds qu'il vaut mieux que ces crédits soient dans un seul budget. Cependant, si cette transaction fait réellement plaisir à M. le président Ramadier, je ne vois pas d'inconvénient à l'accepter.

M. le président. Quel est l'avis de la commission de la défense nationale ?

M. Alric. La commission pense, étant donné ce que vient de dire M. le général Corniglion-Molinier, qu'il y a une question de principe et que si l'on donne des crédits à l'artillerie, c'est pour montrer qu'elle doit s'occuper des réparations, étant entendu que le commandement limitera celles qui peuvent et doivent être faites directement par elle.

Il me semble qu'on peut laisser le crédit de 57 millions à l'armée de terre des décrets qui seront pris permettant de dire: voilà un virement ce qui doit être fait par l'artillerie. Automatiquement, le reste sera exécuté par l'armée de l'air.

M. le ministre. Il est incontestable que c'est ce qui se passera.

M. Alric. Je maintiens donc l'opposition à l'amendement, étant donné que je lui donne cette signification précise: ce n'est pas du tout pour enlever à l'armée de l'air les réparations pour lesquelles elle est parfaitement qualifiée.

Mais il est bien entendu qu'il faudra qu'elle donne avec diligence satisfaction à ses clients de l'armée de terre, car, si j'en crois des plaintes qui sont parvenues à mes oreilles, cela n'a pas toujours été fait ces derniers temps.

M. le général Corniglion-Molinier. Etant donné qu'il s'agit d'un transfert de l'armée de l'air à l'artillerie, je suis d'accord.

M. le président. Les amendements sont-ils maintenus ?

M. Roger Aubé. L'amendement que nous avons déposé est maintenu, mais nous nous rangeons à la transaction proposée par M. le ministre de la défense nationale.

M. le président. Les amendements sont maintenus mais avec le chiffre suggéré par le Gouvernement. Les auteurs des amendements demandent donc de réduire le crédit du chapitre 327 de 38 millions de francs. Mais la commission n'accepte pas les amendements et repousse même la transaction au chiffre de 38 millions.

Je consulte le Conseil de la République sur les deux amendements qui ont fait l'objet d'une discussion commune.

(*Les amendements sont adoptés.*)

M. le président. En conséquence je mets aux voix le chapitre 327 au nouveau chiffre de 4.041 millions de francs.

(*Le chapitre 327, avec ce chiffre est adopté.*)

M. le président. « Chap. 328. — Matériel d'armement. — Entretien, 535 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 329. — Munitions. — Entretien, 126 millions de francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. Le Gouvernement demande à l'Assemblée de revenir sur la réduction d'un million de francs qui a été prononcée par la commission des finances. Celle-ci a proposé cet abattement pour avoir des explications sur l'opportunité d'entretenir du matériel Z. Or, le matériel Z qui est actuellement conservé est celui qui est considéré comme efficace contre les gaz connus; le surplus a été aliéné.

Font également partie de ce matériel Z, les jeux d'effets isolants, les pulvérisateurs, le matériel de désinfection, les détecteurs et émetteurs de fumée.

Le crédit demandé de 11.500.000 francs s'applique pour 5.500.000 francs à l'entretien du matériel d'instruction; pour 4 millions 600.000 francs à l'entretien du matériel stocké et pour 1.200.000 francs à des opérations de remise en état. Ces opérations de remise en état consistent dans la revision et le reclassement des cartouches, des appareils filtrants, dans la constitution de nécessaires de détection et dans la remise en état des émetteurs de fumée.

Une réduction de crédits ne permettrait pas de réaliser complètement le programme qui a déjà été limité à ces opérations essentielles. En effet, le matériel Z reconnu valable se chiffre seulement à un million de masques, 15.000 jeux d'effets spéciaux, 3.200 détecteurs, 5.000 jeux de matériel de détection et 6.000 lance-flammes.

J'indique au Conseil que l'Assemblée nationale avait déjà réduit ce chapitre de 1 million de francs. Je demande au Conseil, étant donné que j'ai fourni ces explications, réclamées par la commission des finances, de revenir sur la proposition de cette commission.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission des finances avait désiré entendre les explications du Gouvernement sur cet entretien du matériel. Elle a eu ses explications; elles lui semblent valables et, par conséquent, elle renonce à l'abattement de 1 million qu'elle avait proposé sur le chapitre 329.

M. le président. Par conséquent, le crédit de ce chapitre 329 serait celui voté par l'Assemblée nationale, c'est-à-dire 127 millions ?

M. le rapporteur. Parfaitement !

M. le président. Par voie d'amendement (n° 56), M. Alric et les membres de la commission de la défense nationale proposent au chapitre 329: « Munitions, entretien, 126 millions de francs », de réduire ce crédit de 1.000 francs et de le ramener en conséquence au chiffre de 126.999.000 francs.

La parole est à M. Alric.

M. Alric. Cet abattement a simplement pour objet d'éveiller l'attention de M. le ministre sur les accidents provoqués parfois par les vieilles munitions, et sur la nécessité de ne pas trop alléger le poste relatif à leur entretien, afin de réduire le nombre des accidents tels que nous avons vu s'en produire récemment.

M. le président. L'amendement est-il maintenu, après les explications qui ont été données ?

M. Alric. Nous le retirons.

M. le président. L'amendement est retiré. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 329 avec le chiffre de 127 millions voté par l'Assemblée nationale, rétablissement proposé par le Gouvernement et accepté par la commission.

(*Le chapitre 329, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 330. — Frais généraux du service du matériel, 360 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 331. — Services annexes gérés par la direction du matériel. — Fonctionnement, 300 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 332. — Matériel du génie. — Entretien, 258 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 333. — Matériel des transmissions. — Entretien, 150 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 334. — Télégraphe et téléphone, 547.400.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 335. — Carburants, 2.881 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« *Chap.* 336. — Matériel automobile. — Fabrication et reconditionnement, 1.504 millions 500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 337. — Armement léger. — Réalisation, 1.578 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 338. — Munitions. — Réalisations, 6.990.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 339. — Matériel du génie. — Réalisation, 337 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 340. — Matériel des transmissions. — Réalisation, 447.499.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 341. — Etudes et expérimentations techniques, 61.800.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 342. — Service du génie. — Entretien des immeubles et du domaine militaire, 1.755 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 343. — Chemins de fer et routes, 113 millions de francs. » — (*Adopté.*)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 410. Prestations familiales des personnels civils et militaires (guerre), 7.125.500.000 farncs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 411. — Allocations de logement, 90.400.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 412. — Primes d'aménagement et de déménagement, 18.100.000 francs. » — (*Adopté.*)

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 610. — Dépenses diverses, mémoire. »

« Chap. 611. — Dons manuels, mémoire. »

« Chap. 612. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, mémoire. »

« Chap. 613. — Dépenses des exercices clos, mémoire. »

TITRE II. — DÉPENSES DE RECONSTRUCTION ET D'ÉQUIPEMENT

RECONSTRUCTION

« Chap. 800. — Intendance. — Reconstruction, 118 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 801. — Service de santé. — Reconstruction, 51 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 802. — Service du matériel. — Reconstruction, 161.869.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 803. — Service du génie. — Reconstruction, 190 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 804. — Chemins de fer et routes. — Reconstruction. 2.999.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 805. — Service des transmissions. — Reconstruction, 25 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 807. — Subvention au budget annexe des fabrications d'armement pour la couverture des dépenses de reconstruction, 167 millions de francs. »

Il y a lieu de réserver ce chapitre jusqu'au vote du budget annexe des fabrications d'armement.

ÉQUIPEMENT

« Chap. 900. — Service de l'intendance. — Equipement, 169.100.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 901. — Service de santé. — Equipement, 220 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 902. — Service du matériel. — Equipement, 293.631.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 903. — Service du génie. — Equipement, 415.999.000 francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. Sur ce chapitre, la commission propose un abattement indicatif de 1.000 francs pour obtenir des explications en ce qui concerne l'acquisition éventuelle d'un immeuble rue Marengo pour loger le service mécanographique.

J'indique au Conseil que les services mécanographiques ont été complètement unifiés; au département de la guerre il n'y a plus qu'un seul service.

La commission me demande pourquoi nous avons inscrit un crédit de 57.980.000 francs pour engager des travaux à la caserne Mortier au lieu de demander 50 millions pour acquérir l'immeuble de la rue de Marengo.

L'immeuble de la rue de Marengo est constitué par une annexe des magasins du Louvre. Ceux-ci demandent à reprendre la disposition de ce bâtiment dont ils ont été privés pendant toute la guerre.

Depuis plusieurs mois, notre attitude est de rendre au secteur civil tous les immeubles qui ont été réquisitionnés par fait de guerre et nous rendrons donc cet immeuble comme nous en avons déjà rendu d'autres.

Il ne semble d'ailleurs pas opportun d'acquérir un immeuble au centre de Paris pour loger le service mécanographique alors que les dépenses envisagées à la caserne Mortier se montent seulement à 58 millions sur lequel l'aménagement technique qui conditionne le regroupement du service mécanographique représente un total de 17 millions.

En effet, la caserne Mortier a été au cours de ces dernières années utilisée de diverses façons. Elle a été occupée par les Allemands, ensuite utilisée par les troupes américaines qui l'ont transformée en un bagne.

Il y a naturellement à la suite de ces occupations successives beaucoup de dépenses de réfection à entreprendre; mais j'insiste à nouveau sur le fait que sur les 58 millions qui sont demandés pour la remise en état, 17 millions sont destinés aux aménagements techniques, conditionnant du regroupement de toute la mécanographie du département de la guerre.

M. Symphor. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Symphor.

M. Symphor. Mesdames, messieurs, je m'excuse, mais je ne sais plus exactement à quel chapitre placer mon intervention. Il s'agit de liquidation. Vous me permettrez d'intervenir étant donné que l'on a placé la question sur un plan local.

Vous pourriez penser, mes chers collègues, que je me présente toujours en solliciteur et comme représentant d'un département qui a beaucoup de besoins, et vous n'auriez pas tort, car jusqu'ici il a été abandonné. Je suis d'ailleurs un quémandeur enhardi par l'accueil toujours bienveillant que vous me réservez.

Il y a à la Martinique, en ce qui concerne les bâtiments militaires, une situation spéciale sur laquelle je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre. Ces bâtiments appartiennent à l'armée et à la marine. Je ne sais donc à qui m'adresser.

M. le président. Vous devez vous adresser à M. le ministre de la défense nationale qui symbolise les trois armes.

M. Symphor. C'est pourquoi je m'adresse à lui puisqu'il représente, en réalité, un bien en trois personnes.

Seulement, il s'agit de questions assez graves pour la Martinique et la situation sanitaire de ce territoire. Je voudrais tout de suite indiquer quels sont les liens qui existent entre l'armée et la santé.

Nous avions projeté, au début de la guerre, d'établir une léproserie sur un terrain situé à Fort-de-France au lieudit la « Pointe Sobe ». Lorsque nous avons eu découvert le terrain après infiniment de recherches, nous pensions offrir une fois pour toutes à ces déshérités du sort, maudits du sort et bannis des hommes, un asile confortable. Vous savez bien que depuis quelque temps, la lèpre, comme d'ailleurs toutes les maladies endémiques, prend une extension considérable à la Martinique comme dans toutes les Antilles, au point que les services civils ne peuvent plus nous envoyer de fonctionnaires. Je ne dirai pas, pour dramatiser, que la lèpre a atteint à la Martinique un degré extraordinairement élevé. Je ne dirai pas davantage qu'elle n'existe pas. La vérité est qu'elle a un coefficient élevé, comme dans tous les pays qui n'ont jamais eu de protection sanitaire. Nous avions découvert un terrain bien situé, à l'abri de la vie des indigènes comme des étrangers, qui ne portait aucune atteinte à l'aspect général du tourisme, qui ne gênait pas le système hydraulique de l'île, qui ne causait nul inconvénient à la pêche côtière. La marine l'a découvert en même temps que nous, en 1939, et y a bâti des casernes.

On armait la Martinique, non pas contre l'Allemagne, mais contre l'Amérique, on y entreposait des munitions. A l'heure actuelle encore, quelques hommes surveillent quelques munitions. Je ne veux pas faire allusion à la technique, j'imagine simplement que ce n'est pas avec ce dispositif qu'on défendra la Martinique. (*Sourires.*) Je souhaite d'ailleurs que nous nous n'ayons pas à envisager de telles éventualités. Mais le fait est que le terrain que nous avions envisagé est occupé par une série de bâtiments qui conviennent aisément à la destination que nous voulons leur donner.

Cela ne répond à aucun besoin de la défense de la Martinique, donc de la défense nationale, puisque la Martinique est bien un territoire français.

En 1940-1941, Vichy a installé à cet endroit des casernements, y a envoyé des avions que nous avons dû brûler sous la pression des Américains qui ne voulaient pas que la Martinique fût armée contre elle. Mais les hommes sont restés et les bâtiments aussi.

A l'heure actuelle, nous ne demandons qu'à céder ces immeubles et je crois qu'il nous serait possible, puisque vous avez le droit d'opérer ces transactions jusqu'à concurrence de 10 milliards.

Nous pourrions ainsi réaliser une action morale et sanitaire à la suite de cette opération financière. En toute liberté d'esprit, je ne crois pas qu'il puisse y avoir, à moins de faire montre d'une obstination tenace, d'intérêt à maintenir sur notre territoire la présence de ces quelques sentinelles. Il y a d'ailleurs suffisamment de place dans les souterrains des autres fortifications pour loger les munitions en attente dans l'île.

Je crois que M. le ministre de la défense nationale voudra bien nous aider à obtenir ces bâtiments. L'armée montrera ainsi qu'elle n'est pas seulement une arme de mort, mais qu'elle peut aussi faire œuvre de vie, car elle nous permettra d'empêcher le développement de la lèpre dans les Antilles et elle contribuera ainsi à la défense nationale en nous aidant à faire prospérer une race forte et saine qui assurera le développement et le rayonnement du prestige de la France pendant la paix dans la zone caraïbe et qui, si des lendemains tragiques l'y contraignaient, sauraient mourir héroïquement pour elle comme elle l'a fait dans le passé. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Je répondrai à M. Symphor que l'objet poursuivi par le département de la Martinique est vraiment trop utile pour que nous n'attachions pas à sa demande la plus grande importance.

La lutte contre la lèpre, là où elle est encore nécessaire, l'organisation de léproseries exige des sacrifices; à plus forte raison la cession d'un bâtiment militaire ou de la marine qui n'est plus d'une utilisation importante et permanente peut-elle être éventuellement envisagée.

Il y a sans doute, pour que je puisse lui donner une réponse tout à fait affirmative, un certain nombre de vérifications à faire. Cependant, je pense qu'il sera possible de lui donner satisfaction. En tout cas, je m'y emploierai de mon mieux. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Symphor.

M. Symphor. Je voudrais remercier M. le ministre de la défense nationale et lui dire qu'il aura bien mérité à la fois de la Martinique et de la France. En effet, la Martinique est le prolongement de la France et nous ne voulons que travailler à sa défense et à sa grandeur. (*Applaudissements.*)

M. le président. Sur le chapitre 903, je suis saisi de deux amendements.

L'un présenté par M. le général Corniglion-Molinier (n° 49), est ainsi conçu:

« 1. — Section guerre: Chap. 903. — Service du génie. — Equipement, 415.999.000 francs, réduire le crédit de ce chapitre de 5 millions de francs et le ramener en conséquence à 410.999.000 francs.

« 2. — Section air: Chap. 325. — Entretien et réparation des matériels aéronautiques assurés par le service du matériel de l'armée de l'air, 961.000.000 de francs, augmenter le crédit de ce chapitre de 5.000.000 de francs et le porter en conséquence à 966.000.000 de francs. »

L'autre (n° 60), présenté par MM. Henri Borgeaud, Aubé et les membres du groupe du rassemblement des gauches républicaines et de la gauche démocratique et apparentés, est ainsi rédigé:

« 1. — Section guerre: Chap. 903. — Service du génie. — Equipement, 415 millions 999.000 francs, réduire ce crédit de 5.000.000 de francs, et ramener en conséquence la dotation de ce chapitre à 410 millions 999.000 francs;

« 2. — Section air: chap. 900. — Bases. — Travaux et installations, 1.244 millions de francs, augmenter ce crédit de 5 millions de francs, et porter en conséquence la dotation de ce chapitre à 1.249 millions de francs. »

La parole est à M. le général Corniglion-Molinier.

M. le général Corniglion-Molinier. Je voudrais simplement ajouter que dans le fond j'aime bien les artilleurs. J'ai oublié de le dire à M. Alric. S'ils ne sont pas protégés par de l'aviation de chasse, ils risquent beaucoup de se faire descendre. Par conséquent il faut qu'il y ait une liaison plus grande avec l'aviation.

M. le président. Monsieur le ministre, permettez-moi, pour éviter une erreur, une brève précision.

M. le général Corniglion-Molinier demande que ces cinq millions soient reportés au chapitre 325, section air; M. Aubé qu'ils soient reportés au chapitre 900, section air.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je crois vraiment qu'à ce point de vue il est indispensable de maintenir le texte tel qu'il a été présenté.

Nous ne sommes pas dans la théorie, nous sommes dans la pratique. A côté des polygones, il s'agit d'installer de petits terrains où l'aviation d'observation ira se poser. Vraiment on ne peut pas nier qu'il y a en effet là quelque chose qui soit le prolongement de polygones. L'armée de l'air n'y aura certainement aucun intérêt alors que l'artillerie y verra quelque chose d'essentiel pour elle.

En dehors des questions de doctrine, je crois vraiment que la thèse présentée par M. Alric a son entière valeur.

M. le général Corniglion-Molinier. Je voudrais dire à M. le ministre de la défense nationale que le bull-dozer dont il aura besoin appartient à l'armée de l'air et c'est par conséquent à l'armée de l'air qu'il ira demander de construire le petit terrain à côté du polygone.

M. le ministre. Il appartient au génie!

M. Robert Aubé. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Aubé.

M. Robert Aubé. Là encore l'artillerie veut s'émanciper et méconnaître l'armée de l'air. L'infrastructure n'est pas une affaire d'innovation. L'expérience prouve qu'il faut, pour un rendement efficace, remettre ces crédits à des techniciens de ces questions qui les étudient depuis longtemps, et ne pas les laisser se perdre dans des essais que l'état de nos finances interdit absolument.

M. le président. La parole est à M. Alric.

M. Alric. Mesdames, messieurs, je croyais tout de même que, dans la discussion qui a précédé, nous étions bien d'accord sur le fait que l'aviation d'observation fût réellement utilisée par l'artillerie sans intermédiaire. Si on lui refuse maintenant les moyens indispensables pour réaliser cet emploi, je ne comprends plus très bien la discussion et les arguments précédents.

Je répète encore: si vous voulez vraiment qu'en temps de guerre on puisse se servir de cet avion rapidement sans le faire venir de 300 ou de 400 kilomètres en arrière, il faut qu'il puisse se poser à côté du terrain. Allez-vous envoyer des techniciens de ces aérodromes lointains pour faire des champs d'atterrissage qui n'ont aucun rapport avec ce que font les techniciens spécialisés pour les gros avions? Ces grandes pistes d'atterrissage ont-elles le moindre rapport avec la technique qu'il faudra utiliser pour ces nouveaux engins? Je ne le crois pas.

J'estime donc que ce serait une mauvaise compréhension des choses et un gaspillage contre lequel nous devons nous élever que d'adopter une telle solution pour une question de principe, une question de prestige que je ne comprends pas, absolument pas.

Je m'étonne de voir que l'on soutienne ces amendements maintenant, après les explications qui ont été données tout à l'heure, et je suis de l'avis de M. le ministre de la défense nationale: si vous nous avez parlé tout à l'heure de bonne foi, je ne comprends pas que vous soutenez maintenant cet amendement. La commission de la défense nationale s'oppose donc formellement à l'adoption de l'amendement.

M. le ministre. Le Gouvernement aussi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission des finances ne fait pas d'observation sur ce point

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les deux amendements qui viennent d'être soumis à une discussion commune.

(*Les amendements ne sont pas adoptés.*)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 903 avec le chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 903 *est adopté.*)

M. le président. « Chap. 9032. — Réinstallation des services militaires, 33 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 904. — Chemins de fer et routes. — Equipement, 16.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 905. — Services des transmissions. — Equipement, 263.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 906. — Achats à l'étranger de dotations d'entretien, mémoire. »

« Chap. 907. — Achats à la société nationale de vente des surplus, 1.050 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 908. — Construction et équipement de laboratoires et organes d'expérimentation, 82.999.000 francs.» — (*Adopté.*)

« Chap. 909. — Intendance. — Acquisitions immobilières, 50 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 910. — Service de santé. — Acquisitions immobilières, 5 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 9102. — Service du matériel. — Acquisitions immobilières, 7 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 911. — Service du génie. — Acquisitions immobilières, 30 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 912. — Matériel lourd, 5.503 millions de francs. »

Sur ce chapitre, je suis saisi de deux amendements identiques (n°s 50 et 59), le premier présenté par M. le général Corniglion-Molinier et le second par MM. Henri Borgeaud, Aubé et les membres du groupe du rassemblement des gauches républicaines et de la gauche démocratique et apparentés.

Ces amendements, qui peuvent être soumis à une discussion commune, proposent, à la section guerre, chapitre 912, matériel lourd, 5.503 millions de francs, de réduire le crédit de ce chapitre de 30 millions de francs et de le ramener en conséquence à 5.473 millions de francs et, à la section air, chapitre 912, matériel de série de l'armée de l'air, 9.916.500.000 francs, d'augmenter le crédit de ce chapitre de 30 millions de francs et de le porter en conséquence à 9.946.500.000 francs.

La parole est à M. le général Corniglion-Molinier.

M. le général Corniglion-Molinier. Mes observations à propos de mon amendement restent identiques aux précédentes.

M. le président. Il en va probablement de même pour M. Aubé.

M. Robert Aubé. Oui, monsieur le président.

M. Alric. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Alric.

M. Alric. La commission aurait adopté une attitude légèrement différente et, si le premier amendement avait été repoussé, elle aurait alors pu admettre celui-là pour montrer quel est son esprit de conciliation et qu'elle ne veut pas du tout s'opposer au contrôle de l'armée de l'air. Mais, étant donné que par le vote du premier amendement on a donné à l'armée de l'air l'assurance d'un contrôle indiscutable et extrêmement précis, je me demande s'il ne vaudrait pas mieux que le crédit actuel de 30 millions soit laissé à l'armée de terre. Pourquoi ? Il y a là une analogie avec ce qui se passe pour l'armement des avions, où il y a un armement qui est fait par le service des fabrications de la guerre. Or, cet armement est bien inscrit tout de même au budget de l'armée de l'air qui est le client des fabrications d'armement.

D'une façon similaire, étant donné qu'ici c'est l'artillerie qui est le client, je crois qu'il serait intéressant de laisser ce budget inscrit à la guerre, puisque de toutes façons il est indiscutable que l'avion sera bien fabriqué par les usines d'aviation et qu'il n'est pas question que la guerre le fabrique elle-même.

Le crédit restant à la guerre, il serait marqué par cela que la guerre est le client qui doit être consulté pour définir les caractéristiques de l'avion qu'elle utilisera.

Puisque l'amendement n° 1, qui a été voté partiellement, montre avec évidence qu'on ne veut pas se soustraire au contrôle de l'aviation, je crois qu'on pourrait très bien laisser les 30 millions à la guerre pour toutes les considérations que je viens de développer. Je crois que les aviateurs devraient être satisfaits, puisqu'ils fabriqueront les avions. L'aviation sera déterminante pour le caractère technique qu'elle imposera car elle sait par expérience ce qui peut être réalisée étant donné les désirs des artilleurs.

C'est pour cela que je demanderai cette fois-ci aux auteurs des amendements s'ils ne pourraient pas faire un geste pour montrer cette entente entre l'armée de terre et l'armée de l'air, extrêmement désirable si nous voulons rénover l'armée, sans discuter entre les armes quand il est si facile de s'entendre.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la défense nationale.

M. le ministre. Messieurs, je regrette de ne pas être d'accord avec M. Alric sur l'amendement. Autant je pense que les pistes qui doivent être à côté des polygones doivent être construites en même temps que ceux-ci par l'armée de terre, par l'artillerie, autant je pense que les petites réparations doivent être faites par l'artillerie, autant je crois qu'il est du domaine de l'air de faire construire les avions. C'est pourquoi j'appuie l'amendement qui a été proposé.

M. Alric. Je ne sais pas, monsieur le ministre, si je me suis bien fait comprendre. Il est bien évident qu'il n'est pas question que les avions soient fabriqués autrement que par les usines d'aviation, mais est-ce que le fait d'inscrire les crédits à la guerre impliquent qu'ils soient construits ailleurs qu'à l'aviation ? Je ne le pense pas.

Je crois que la question n'est pas là et que ce qui est important — quelques exemples le montrent — c'est qu'il ne faut pas non plus que l'aviation donne à l'artillerie des choses qui ne seraient pas faites d'un commun accord.

Il me semble tout de même que, s'il est vraiment entendu par les organisations de la défense nationale que ces avions sont fabriqués par les usines de l'aviation, sous le contrôle de celle-ci, il n'est peut-être pas mauvais qu'on dise que le crédit est donné à la guerre qui le transmet à l'aviation pour fabrication. Cela donne cependant au département de la guerre cette allure de client qui lui permet de demander que l'étude des appareils soit faite dans tel sens, en tenant compte de toutes les considérations techniques connues des aviateurs. Sous cette forme serait mieux montrée, je crois, cette union de l'artillerie et de l'aviation qui est nécessaire pour réaliser ce que nous cherchons tous.

M. le ministre. Plus nous avançons dans la discussion et plus la subtilité devient grande. Il est certain que les avions seront fabriqués dans les usines d'aviation, je ne vois pas comment il pourrait en être autrement. Dans ces conditions, il est tout de même plus logique que ce soit le ministère de l'air, qui a la surveillance de ces usines, qui, en définitive, passe la commande par l'intermédiaire du budget. C'est lui qui fournit le matériel volant et c'est lui qui fait les grosses réparations. En définitive, nous arrivons en pratique à la même solution et il ne paraît pas utile de prolonger cette discussion.

M. le général Corniglion-Molinier. Je remercie M. le ministre de s'être fait mon interprète.

M. le président. La parole est à M. Aubé.

M. Robert Aubé. Je m'associe aux paroles du général Corniglion-Molinier. Je voudrais faire remarquer à mon ami M. Alric, qui parlait tout à l'heure de conciliation, que nous avons accepté la tractation proposée par M. le ministre de la défense nationale; mais je pense que, malgré toutes ces connaissances, que je ne sous-estime pas, l'artillerie doit faire confiance au secrétaire d'Etat à l'air pour la construction d'un matériel de bonne qualité.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission des finances est de plus en plus écrasée sous les arguments et s'en remet à la sagesse du Conseil.

M. le président. La commission des finances s'en remet à la sagesse du Conseil.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les amendements n° 59 et 60.

(*Les amendements sont adoptés.*)

M. le président. En conséquence le crédit du chapitre 912 se trouve ramené à 5.473 millions. Par voie d'amendement (n° 57), M. Alric et les membres de la commission de la défense nationale proposent, au même chapitre 912: matériel lourd, 5.503 millions de francs, de réduire ce crédit de 1.000 francs et de le ramener en conséquence à 5.502.999.000 francs.

La parole est à M. Alric.

M. Alric. Cet amendement a simplement pour but d'avoir l'opinion de M. le ministre sur les quelques remarques que

nous avons faites au sujet du matériel au moment de la discussion générale, remarques sur la difficulté du choix, les méthodes de recherche, l'établissement de prototypes et le genre de série que l'on doit lancer. C'est uniquement pour savoir si M. le ministre est d'accord sur les idées émises par la commission de la défense nationale que cet amendement a été déposé.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à la guerre. J'avais l'intention d'intervenir sur ce chapitre pour indiquer quel est l'effort entrepris par le Gouvernement.

En ce qui concerne le matériel lourd, je veux rassurer le Conseil de la République. Les matériels ne sont acceptés par l'armée de terre qu'après présentation des prototypes, après contrôle de leurs qualités mécaniques et expérimentation dans les corps de troupe. Il en a été ainsi récemment. Au cours de l'année 1948 ont été expérimentés, dans les corps de troupes, différents modèles de pistolets-mitrailleurs et ce n'est qu'après leur expérimentation qu'au début de cette année le choix d'un modèle a été fait, dont la fabrication aura été lancée d'ici la fin de l'année.

En ce qui concerne le matériel lourd, le Gouvernement a, l'année dernière, demandé à la direction des études et fabrications d'armement, d'étudier différents types de matériels. Cet organisme, je le souligne, dispose d'ailleurs, dans le budget de 1949, d'un chiffre de crédits considérablement supérieur à celui de l'année dernière pour ses études.

En effet, cette année, nous avons inscrit une demande de crédit de 2.297 millions au lieu de 829 millions, crédit qui existait l'année dernière pour la dotation du même chapitre. Nous l'avons fait parce qu'il faut reconnaître que, depuis l'année dernière, un gros effort a été fait par les ingénieurs. Il a porté essentiellement sur les munitions, sur les mines, sur les matériels (autos-mitrailleuses et chars légers) et également sur le matériel d'artillerie. Certains de nos collègues, membres des commissions, ont pu assister à des présentations de matériel où, naturellement, tout n'a pas été parfait, mais qui ont marqué véritablement un redressement. Nous avons eu là la preuve que le personnel des fabrications d'armements était capable de recevoir des indications du Gouvernement pour des recherches d'un type précis, de s'y donner et d'obtenir très rapidement des résultats.

Actuellement, nous expérimentons une auto-mitrailleuse et un char léger dit « de 12 tonnes ». Cette auto-mitrailleuse semble avoir subi toutes les épreuves et tous les essais d'une façon très satisfaisante, et l'on peut dire qu'à part quelques détails le type pourrait en être adopté après l'avis du comité des programmes et du conseil supérieur de la guerre.

En ce qui concerne le char léger, l'expérimentation qui a eu lieu hier nous a donné également satisfaction. Il y aura peut-être encore, pendant quelques semaines, une mise au point assez minutieuse à faire, mais les résultats sont encourageants dans ce domaine.

Bien que nous n'ayons pas encore pris une position de doctrine sur ce point, je souligne que le char de 12 tonnes est avant tout un antichar de par la perfection de l'arme dont il est doté.

Un autre type de char a été étudié, le char lourd. Il pose tout un problème qui ne peut être vraiment résolu qu'après consultation du conseil supérieur de la guerre, c'est-à-dire des utilisateurs, et après délibération du comité des programmes et du conseil des ministres.

Je veux souligner devant l'Assemblée que, si les crédits réservés dans le budget aux fabrications semblent, en pourcentage, inférieurs aux crédits de l'année dernière, il n'en est rien en réalité.

L'année dernière, les crédits de payement pour les fabrications d'armement proprement dites avaient été de 11.354 millions; pour l'année 1949, ils correspondent à 12.830 millions, dont 2.712 millions sont affectés à des opérations nouvelles.

Nous avons fait un effort pour reviser les programmes antérieurs. Nous avons supprimé des programmes antérieurs dont certains remontaient à trois ans, toutes les fabrications portant sur des matériels périmés ou désuets.

Nous avons échelonné, par ailleurs, les fabrications qui constituent, surtout pour les munitions, le fonds d'activité normal de nos arsenaux. Il n'y avait pas de difficultés à échelonner ces fabrications, à les étaler dans le temps de façon à dégager un montant de 2.700 millions pour permettre le lancement de fabrications correspondant à ces opérations nouvelles dont la recherche a été décidée l'année dernière et dont la réalisation s'est poursuivie au cours des dix-huit derniers mois.

Nous avons fait un effort de normalisation dans les munitions. Nous avons eu à faire face — j'y reviendrai, le cas échéant, au moment de la discussion du budget annexe des fabrications d'armement — à tous les besoins nécessités par les opérations d'Extrême-Orient, et il est tout de même réconfortant de constater qu'en dépit d'une activité soutenue pour fournir au corps expéditionnaire les armes et les munitions dont il a besoin, nous avons été à même de pousser les études, les recherches et les expérimentations à un point tel qu'en dix-huit mois nous sommes passés du stade de la conception au stade de la réalisation.

Il est évident que le problème se pose — M. le ministre de la défense nationale sera peut-être amené à fournir des explications sur ce point — de financer maintenant le programme éventuel d'armement sur la base de ces prototypes actuellement mis au point.

Là encore, comme sous d'autres aspects, le budget de cette année a véritablement un caractère de transition. Mais en ce qui concerne les opérations de réalisation de matériel, je peux dire que la période de transition est franchie à un rythme assez rapide, et je crois qu'il faut en savoir gré à tous ceux qui, ingénieurs, chercheurs et ouvriers, ont, dans nos établissements, permis cette cadence accélérée.

Je voudrais indiquer par ailleurs au Conseil de la République qu'une opération d'acquisition de matériel que l'on peut qualifier de surplus nous donne la possibilité, au 31 décembre de cette année, d'avoir l'équivalent d'une division blindée supplémentaire constituée par des chars d'une valeur égale à ceux qui constituent présentement nos unités.

M. Alric. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Alric.

M. Alric. Après les explications de M. le ministre, qui montrent, d'après ce qui s'est passé dans les fabrications d'armement jusqu'ici, qu'il n'est pas en opposition avec les idées générales développées ce matin, malgré que les résultats actuels ne soient guère que des débuts encourageants, la commission espère que des efforts seront rapidement faits dans le sens qu'elle désire et retire son amendement indicatif.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 912 ?...

Je le mets aux voix au nouveau chiffre de 5.473 millions.

(*Le chapitre* 912, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 9122. — Etudes et prototypes. — Subvention au budget annexe des fabrications d'armement. 2.234 millions de francs. »

« Chap. 9123. — Subvention au budget annexe des fabrications d'armement pour la couverture des dépenses de premier établissement de caractère militaire, 1.684 millions de francs. »

Ces deux articles doivent être réservés jusqu'au vote du budget annexe des fabrications d'armement.

« Chap. 913. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, mémoire. »

AIR

M. le président. Il va être procédé maintenant à l'examen des chapitres de la section air figurant à l'état A.

La parole est à M. Pellenc, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Pellenc, *rapporteur spécial de la commission des finances (air.).* Mesdames, messieurs, je suis un peu gêné en prenant la parole, car mes fonctions de rapporteur de la commission des finances devraient peut-être, selon une conception qui m'a été parfois exprimée par certains collègues, me confiner dans un rôle d'analyse du budget qui nous est soumis et me conduire à vous exposer simplement les conclusions auxquelles cette commission a abouti. (*Marques d'approbation sur divers bancs.*)

M. Courrière. Parfaitement!

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Je n'en disconviens pas, mais je sais inversement que d'autres collègues, non moins nombreux, et peut-être plus nombreux même, m'ont dit qu'ils ne trouvaient point anormal qu'étant le rapporteur spécial du budget de l'air, et par conséquent, étant associé au contrôle de la marche journalière des services qui en dépendent, — après avoir d'ailleurs, pendant deux ans, apporté ma collaboration à ce ministère au sein des cabinets des ministres successifs — je puisse prendre, à titre personnel, la liberté de leur faire part d'un certain nombre d'impressions, d'opinions ou de faits, pour les informer, ou pour provoquer leurs réflexions.

M. Courrière. Il faut faire la distinction.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. C'est précisément ce que je fais, vous êtes donc satisfait. Je ne vois pas d'ailleurs que vous ayez lieu de redouter ce que vous ne connaissez pas, puisque je ne l'ai pas encore exposé.

M. Courrière. Voulez-vous me permettre de vous interrompre.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Courrière, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Courrière. Je voudrais faire ici une rectification.

Le rapport qui est imprimé au nom de la commission des finances est incontestablement un rapport qui vous est personnel.

C'est la seule chose que je voulais dire.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Mon cher collègue, si vous aviez été — et je ne vous en fais pas reproche — présent à la séance où cette question a été examinée, vous auriez appris que j'ai réservé à mes collègues de la commission des finances la primeur des quelques idées que je veux développer ici. Et à cette occasion, la question a été débattue de savoir si un rapporteur pouvait, à l'occasion de son rapport, présenter des observations personnelles. Bien entendu la réponse a été affirmative à condition que la distinction soit effectuée. Et c'est, je le répète, précisément ce que je fais.

M. Courrière. Je tiens à rectifier une erreur que je crois involontaire.

J'ai assisté à toutes les séances de la commission des finances pendant lesquelles on a discuté tous les budgets militaires, celui de l'air en particulier, et je ne veux pas relever, ici, l'inélégance de ce que vous avez dit à mon égard.

Mais je crois refléter le sentiment de beaucoup de mes collègues de la commission des finances en indiquant que lorsque vous faites un rapport au nom de cette commission, si vous avez quelque chose à dire à titre personnel — et c'est le cas — encore faudrait-il le dire, de manière à ne pas laisser supposer que la commission a accepté d'une manière totale vos suggestions.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Mon cher collègue, si votre présence à la commission a été effective, la fidélité de votre mémoire est certainement en défaut, car la question que je viens d'évoquer a été très longuement débattue, vous le savez.

En tout cas je ne vois point quel reproche je pourrais encourir de vous puisque, liminairement, pour ne pas vous tromper, j'ai pris la précaution de vous informer. Pour le surplus ce sont mes collègues qui sont seuls susceptibles d'apprécier.

Ceci étant dit, en ce qui concerne le département de l'air, je ferai l'économie de longs développements, puisque ce que je pourrais dire s'apparente très étroitement à des considérations qui ont été développées ici lors de la discussion générale ou à propos des autres budgets militaires.

D'ailleurs mon rapport est assez explicite à ce sujet. Je n'aborderai donc que quelques points importants, me réservant évidemment d'intervenir d'une manière plus précise et plus détaillée au cours de la discussion, s'il est nécessaire, ne serait-ce que pour redresser des erreurs, des inexactitudes qu'on a parfois colportées comme à plaisir dans l'enceinte de l'Assemblée nationale. Et ceci uniquement pour contribuer à la recherche de la vérité et réformer une opinion regrettable, qu'on a créée dans ce pays, touchant les problèmes de l'aviation.

Je pourrais, après beaucoup d'autres, dire — et là je suis dans mon rôle de rapporteur, je pense — que ce budget, tel qu'il est présenté, est très inférieur à ce qu'on pourrait souhaiter qu'il fût. Une telle déclaration est d'ailleurs presque un lieu commun. Mais le plus inquiétant, en cette occurence, c'est que l'on est parfois tenté d'être satisfait de la modicité des crédits, car on se demande, si l'on disposait de plus de crédits, s'ils seraient judicieusement utilisés.

Nous sommes, en effet, dans une situation telle que l'architecture de notre défense nationale n'a pas été définie, chacun le sait. Nous savons, d'autre part, qu'en ce qui concerne l'armée de l'air, il ne nous a pas été présenté — et l'Assemblée nationale l'a réclamé avec insistance — de plan, de programmes à longue échéance, sans lesquels on ne peut que végéter et vivre dans la médiocrité.

D'ailleurs, comme si cette lacune n'était pas suffisante on a, par surcroît, l'impression que, dans ce ministère de la défense nationale, le petit train de la vie journalière est lui-même déréglé, et ceci parce qu'on ne se soucie pas toujours du maintien en l'état de ce qui existe, lorsqu'encore on ne contribue pas à le désorganiser.

Je veux vous donner quelques exemples concrets. Le général inspecteur technique de l'armée de l'air a été mis à la retraite, il y a plus d'un mois. On vient à peine — je ne sais même pas si la nouvelle est confirmée — de lui désigner un successeur. Comme ce successeur, dans cette matière particulièrement importante puisque l'élément fondamental de l'armée de l'air c'est le matériel, prendra-t-il les consignes, restera-t-il fidèle à la doctrine, assurera-t-il la continuité de vues de celui qui l'a précédé, ce qui constitue là plus qu'ailleurs une impérieuse nécessité.

Autre exemple: l'Office national des études et recherches aéronautiques. Cette organisation constitue l'un des éléments indispensables au progrès de notre technique aéronautique. Cet office doit, certes, être réorganisé. Je crois avoir été il y a déjà fort longtemps un des premiers à l'indiquer. Mais il faut le réorganiser avec beaucoup de prudence, car un laboratoire n'est ni un champ de bataille, ni une arène politique.

Or cet office aéronautique avait à sa tête un ingénieur général de l'air, technicien de valeur homme de caractère chez qui tout le monde se plaisait à reconnaître les qualités nécessaires pour mener à bien cette tâche. Il y a plusieurs semaines, après une visite à la rue Saint-Dominique, cet ingénieur a démissionné. Et voilà un autre organisme qui est décapité.

Mais voici, si on peut dire, le bouquet. Il y a, au ministère de l'air, ce que l'on appelle la direction technique et industrielle. Voilà un service qui a un rôle essentiel dans le fonctionnement de ce ministère, car sur lui repose tout l'approvisionnement en matériel de l'aviation française et c'est de lui que relève la marche de toutes les industries aéronautiques. Son importance ne saurait être mieux soulignée qu'en vous signalant qu'il a la gestion des 50 milliards de crédits que l'on vous demande de voter. En bien, quoique la place soit vacante depuis plus de quatre mois, le successeur de l'ancien directeur n'a jamais été désigné. On discute, — car aucun ingénieur du corps de l'air, paraît-il, n'est digne d'occuper l'emploi, — on discute depuis ces quatre mois pour savoir si l'on y désignera un conseiller d'Etat ou un ingénieur des tabacs. (*Sourires.*)

Je ne voudrais pas que vous tiriez de ces quelques considérations des conclusions trop hâtives, mais il faut bien reconnaître cependant que de tels faits qui sont des symptômes engendrent certains états d'esprit regrettables et que l'état d'esprit qui règne au ministère de l'air, à tous les degrés de la hiérarchie, a conduit à un certain découragement, qui arrive à gagner même certains chefs, ou qui déteint sur leurs subordonnés. J'estime qu'à l'intérieur de ce ministère on est en train de faire périr le feu sacré.

Il semble, à y regarder de plus près, que l'on se trouve sur un appareil à double commande, dont le maître de manœuvre n'est pas toujours le pilote le plus expérimenté et que, dans la traversée des passes difficiles actuelles, la direction soit de ce fait précaire et même qu'elle ne soit plus du tout assurée. Cela ne va pas évidemment sans démoraliser les intéressés.

Je crois qu'il faut porter rapidement remède à cela, car plus qu'à toutes les difficultés matérielles et financières, que l'on finit toujours par surmonter, ce à quoi, dans les circonstances actuelles, il faut bien prendre garde dans un pays où tout est à reconstruire, dans un monde qui est encore troublé, c'est veiller attentivement au moral de l'armée, sur quoi doit reposer, en définitive, notre sécurité.

En ce qui concerne spécialement l'armée de l'air, notre éminent collègue, le président de la commission de la défense nationale, M. Rotinat, a magistralement défini, au nom de la commission, les missions essentielles qui devaient lui incomber.

Il faut bien reconnaître qu'à cette préoccupation le budget que l'on nous a présenté ne répond que très imparfaitement, car on n'y sent même pas l'amorce de ce programme qui correspondrait ou devrait correspondre à toutes les directives ou directions qui nous ont été tracées.

Certes, on ne sait pas encore exactement à l'heure actuelle, dans le plan de défense de l'Ouest, quel est le rôle qui sera imparti à l'armée française et à l'armée de l'air en particulier. Mais s'il est normal que notre programme de défense nationale en ce qui concerne le ministère de l'air s'intègre dans ce plan d'ensemble, s'il est normal que l'on envisage une répartition, une spécialisation des tâches et que, tant que ce programme, en quelque sorte, de collaboration, n'est pas établi, on ne puisse pas trouver sa contrepartie dans notre budget — du moins est-il des tâches essentielles sur lesquelles, en tout état de cause, nous devrons nous pencher. Ce sont, en effet, des tâches dont nous ne pourrons pas confier aux autres la charge. Elles nous intéressent le plus directement, et de plus près. C'est la défense de notre propre territoire contre les raids aériens et c'est le maintien, dans les pays associés de l'Union française, à la fois de l'ordre, de la cohésion et de la sécurité.

Or, comment se présente le présent budget au regard de ce double problème ?

En ce qui concerne la défense de notre propre territoire, nous n'apprendrons à personne que les données de la guerre moderne se sont profondément modifiées et que la défense des frontières correspond à une notion qui serait peut-être quelque peu périmée ou insuffisante dans une guerre moderne. Il faudrait en effet prêter attention à tous les éléments qui pourraient soit venir diminuer notre potentiel de résistance — par exemple les bombardements effectués par des gros bombardiers — soit modifier les conditions du combat: par exemple l'emploi de troupes parachutées par gros avions de transports, puissamment armés.

Ceci pose alors un problème pour la solution duquel figurent bien des crédits dans le présent budget: le problème de la chasse, le problème de l'interception, 12 milliards environ lui ont été consacrés. Le ministère de l'air y a songé. La solution a même donné lieu à une discussion longue, parfois passionnée, touchant le matériel à utiliser.

Vous avez certainement entendu parler, mes chers collègues, de la controverse qui s'est instaurée en ce qui concerne le choix des *Vampire* ou des *Ouragan*. Il y a d'ailleurs d'autres appareils français, comme le S.O. 6020 de la société du Sud-Ouest et le N.C. 1080 de la société du Centre, qui est actuellement terminé et qui va, d'un jour à l'autre, commencer ses essais.

En ce qui concerne ces appareils, M. le secrétaire d'Etat à l'air a exposé, au cours d'une audition à la commission des finances, des vues qui témoignent, à la fois, de sa parfaite connaissance du problème et du bon sens avec lequel il veut le résoudre, — vues que, évidemment, je lui laisserai le soin d'exposer et auxquelles la commission des finances a souscrit, je crois, dans son entier.

Mais, en ce qui concerne l'interception, une information récente sur laquelle je voudrais appeler votre attention et qui doit se répercuter sur les programmes à venir, et par conséquent sur les prochains budgets, doit être sérieusement considérée.

Si, pour les besoins courants de la stratégie militaire, la maîtrise de l'air semble pouvoir être encore assurée pendant de nombreuses années par les appareils du type classique des chasseurs à réaction d'interception actuels, par contre, en ce qui concerne la défense contre les gros bombardiers ou les gros avions porteurs de troupes parachutées, les conceptions tendent aujourd'hui à se modifier.

Je dirai, d'ailleurs, à ce sujet que de récentes manœuvres effectuées en Floride ont montré que des avions d'interception correspondant à la formule actuelle ne pouvaient plus, en raison de leur faible armement, s'approcher suffisamment de leurs adversaires pour pouvoir engager le combat utilement avant d'être eux-mêmes les premiers touchés; ils n'avaient donc aucune efficacité.

On sait, en effet, que ces appareils d'interception ne peuvent être armés que de canons de 20 à 30 mm au maximum, tandis que les appareils du type *Forteresse volante* — qui tendent à se généraliser, d'ailleurs, dans toutes les aviations de bombardement, — sont armés de canons de 37 à 47 mm et le seront, prochainement, de canons de 70 à 80 mm.

Des armes d'une telle portée et d'une telle efficacité interdisent pratiquement à tous les intercepteurs de les approcher.

Cela est si vrai que l'Amérique s'oriente vers une nouvelle formule et voici la déclaration qu'a faite tout récemment le général Mac Narney, chef du commandement du matériel des U. S. A. F. que d'aucuns tiennent pour le futur Président du comité des chefs d'état-major américains. Il a déclaré, le 13 mai, au congrès national de l'aéronautique et du transport aérien à New-York: « Les projectiles *air-air* vont être utilisés pour la défense des villes contre les raids aériens, qui sont une des éventualités de l'heure. Ils devront être lancés par les nouveaux avions d'interception. Le développement de cette technique et la réalisation d'un projectile tactique ne va prendre qu'un temps relativement court. »

Or, nous avons, en ce qui nous concerne, une chance relative dans ce domaine particulier de l'aviation; c'est que, depuis quelques années, des efforts budgétaires — réduits il est vrai — y ont été consacrés. Des études et des recherches ont été effectuées à l'Arsenal de l'air, sous l'autorité d'un technicien éminent, M. Vernisse, à qui l'on s'accorde à reconnaître une réelle compétence en la matière. Et ces études viennent d'aboutir à la mise au point de dispositifs, qui ne sont encore, bien sûr, que des dispositifs d'essai, téléguidés à l'heure actuelle par fil — mais dont on pourra faire bientôt l'expérimentation avec un guidage par la voie de la radio au centre de Colomb-Béchar, pour lequel des crédits ont d'ailleurs été incorporés dans le présent budget.

Voilà pour l'engin téléguidé. Mais l'avion qui doit transporter cet engin particulier existe lui aussi à l'état de prototype, mis en construction il y a quelques années. Il doit faire ses premiers essais à la fin de l'été. C'est l'appareil N. C. 270, fabriqué par la Société du Centre, appareil qui avait été conçu initialement comme appareil bombardier moyen sur des programmes d'état-major de l'armée de l'air et qui, d'après les services techniques de l'aéronautique, est riche de possibilités militaires pour l'objectif dont nous venons de parler.

Je crois qu'il conviendra donc de s'attacher, malgré les vicissitudes dans lesquelles, du fait des pouvoirs publics, la Société du Centre est, à l'heure actuelle, plongée, à ce que le fruit de ces études ne soit pas compromis, car ce serait, dans ce domaine, nous imposer délibérément un retard de plusieurs années.

Pour le problème colonial, sur lequel notre collègue M. Rotinat s'est également étendu longuement, et sur lequel M. le ministre de la défense nationale a développé des conceptions apparemment logiques, on ne trouve rien non plus, dans le budget, qui corresponde, à l'heure présente, à l'amorce des solutions rationnelles sur lesquelles nous devrions pouvoir compter.

Certes, il a bien été prévu que l'appareil M. D. 315 de Marcel Dassault serait destiné à effectuer des liaisons coloniales. Mais il faudrait, semble-t-il, recourir d'une manière un peu plus systématique, dans l'avenir, aux possibilités que donne l'aéronautique en matière de transports rapides, surtout pour augmenter la mobilité des effectifs qui sont, à l'heure présente, disséminés sur le sol des territoires de l'Union française, qui sont attachés à ce sol et, par conséquent, d'une efficacité relativement restreinte. Il faut aussi bien examiner, comme on l'avait fait autrefois, lorsque les états-majors ont lancé la réalisation d'un programme de cargos lourds, si vraiment cette formule est une formule périmée, si vraiment ceux qui ont la charge d'assurer la défense de nos possessions d'outre-mer et de l'ensemble de l'Union française, renoncent définitivement à envisager le transport de gros matériel et de personnel par la voie des airs seule condition qui permette de dire que les Cormorans ne seraient d'aucune utilité pour l'armée. Je n'insisterai pas sur ce point: mes collègues coloniaux sont mieux placés que moi pour l'examiner. Je me contenterai de renvoyer à mon rapport, qui rappelle la position déjà adoptée par le Parlement à l'occasion des douzièmes provisoires, pour éviter qu'en ce qui concerne la commande des cargos lourds du type *Cormoran* qui avait été lancée, plusieurs milliards ne soient gaspillés, et pour exiger que, si ces milliards ont été gaspillés, les responsables en soient justement punis.

Car, en définitive, c'est toujours le contribuable qui fait les frais des gaspillages du budget et, lorsque, par incompétence et légèreté on engage des dépenses sans aucune utilité, le contribuable veut désormais que des mesures soient prises pour sanctionner les fautes commises afin qu'elles ne puissent se renouveler. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Quant à la politique industrielle de l'aéronautique, nous aurons l'occasion de la discuter plus largement et de l'apprécier lorsque nous discuterons le projet du Gouvernement qui s'appelle un peu prétentieusement « projet de réorganisation et de protection des secrets de la défense nationale ».

Je me bornerai aujourd'hui à dire que ce n'est pas une politique industrielle saine que de maintenir pendant des mois les principaux services du ministère décapités. Ce n'est pas une politique industrielle saine que de s'acharner à détruire une société nationale, quoique sa situation ait été redressée, sous prétexte qu'elle a des difficultés financières dont les pouvoirs publics seuls — et je suis prêt à le démontrer — portent toute la responsabilité. Ce n'est pas une politique industrielle saine que d'étrangler dans l'œuf de ce fait tout un ensemble de réalisations que l'on a poursuivies à grands frais, juste au moment de leur éclosion, au mépris de l'intérêt qu'elles peuvent comporter pour le pays et au mépris des dépenses déjà engagées.

Ce n'est pas une politique industrielle saine que de ne pas établir dans le secteur national de l'aviation le départ entre ce qui est bon et ce qui est mauvais, et, au lieu de corriger le mauvais, de s'entêter à vouloir détruire indistinctement tout ce qui est bon et tout ce qui est mauvais. Cela ne peut que détraquer un peu plus et affaiblir une industrie encore chétive quoique pleine de promesses, et la neutraliser pour de nombreux mois, si ce n'est pour de nombreuses années. Cela ne peut que troubler l'opinion, détourner des choses de l'air les esprits, les compétences et les volontés; c'est contraire aux intérêts bien compris du pays.

Je voudrais que le Gouvernement le comprît. Je crois d'ailleurs que dans la personne de ses ministres, il est déjà convaincu à moitié, — et je demande s'il n'est vraiment pas possible de convaincre l'autre moitié!

N'est-il pas possible de rendre à ce ministère de l'air son âme et sa raison d'espérer ? Voyez-vous, on ne peut bâtir de façon solide et durable que dans un élan collectif de foi, de confiance et d'enthousiasme et il en faut beaucoup dans ce domaine, pour remonter la pente et se redresser. (*Applaudissements sur de nombreux bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le général Corniglion-Molinier au nom de la commission de la défense nationale.

M. le général Corniglion-Molinier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, il est un fait singulier, qui caractérise notre production aéronautique nationale et que je veux souligner au seuil de cet exposé, c'est le fait suivant: dans notre pays, les utilisateurs, c'est-à-dire ceux-là mêmes pour lesquels les avions français ont été conçus et construits refusent de les employer et réclament le droit d'utiliser du matériel fabriqué hors de nos frontières. Je parle ici des utilisateurs civils, qu'il s'agisse de la société nationale Air France ou des sociétés privées, et je cite en particulier le cas du « S. O. 30 R Bretagne » dont le programme fut établi à la demande d'Air France et dont celle-ci ne veut plus aujourd'hui, lui préférant des *Convair* américains qui sont des appareils de la même catégorie.

Quant aux autres utilisateurs, c'est-à-dire les militaires, s'ils n'ont guère protesté jusqu'à maintenant, c'est qu'ils volent sur-

tout sur les avions anglais ou américains qui leur furent cédés au cours des hostilités. Aujourd'hui, ce matériel arrive à extinction et le chœur des protestations va sans doute se grossir de ceux qui devaient être les principaux clients de nos usines d'aviation. Je pose la question à l'Assemblée: va-t-on admettre de traiter notre défense avec plus de désinvolture que nos lignes commerciales ? Au contraire, se fondant sur une amélioration totale de notre production, le ministre de la défense nationale estime-t-il qu'il peut confier la garde de notre ciel et la protection de nos troupes de surface au matériel conçu et fabriqué en France ? Si le premier terme de l'alternative s'avère malheureusement exact, va-t-on longtemps investir des milliards dans une production inutile ?

Si, au contraire, les vols réussis d'un ou deux prototypes récents font naître l'espoir, quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour que ne se renouvellent pas quatre années d'erreurs et de gaspillages et pour que tous les efforts intellectuels et financiers du pays soient tendus vers la réussite des prototypes et vers la sortie en série des matériels correspondants, jugés indispensables à la défense du pays et à notre aviation civile ?

Sur les scandaleuses erreurs qui nous ont conduits où nous en sommes, je puis apporter quelques précisions; et je m'excuse auprès de mon ami Pellenc si je lui fais malgré tout un peu de peine.

Ce qui est grave, c'est qu'il ne s'agit pas seulement de fautes de conception, mais aussi d'invraisemblables erreurs de technique. Lorsqu'il fut décidé de construire une flotte de 225 cargos lourds, les techniciens affirmèrent qu'il s'agissait là d'un matériel classique, dont la construction en série réservait si peu de surprises qu'elle pouvait être entreprise sur plans, c'est-à-dire sans essais. Deux cent vingt cinq *Cormorans*, c'était deux cent vingt cinq fois, deux cent millions à la construction, c'est-à-dire 45 milliards. C'était aussi des milliards à l'emploi puisque l'entretien d'un seul groupe de douze *Cormorans* représente une dépense annuelle de près d'un milliard. C'était faire ce qu'aucun pays n'a fait, ni l'U. R. S. S. ni les Etats-Unis, se donner une flotte organiquement affectée au transport d'une division aéroportée. Néanmoins, malgré le double problème technique et financier, la commande fut signée d'une plume légère. Au premier vol, le *Cormoran* s'écrasait au sol, tuant ses cinq passagers. On avait seulement oublié de faire un essai en soufflerie sur une maquette assez grande pour révéler les défectuosités du dessin de la machine.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le général Corniglion-Molinier. Je vous en prie, mon cher collègue.

M. le président. La parole est à M. Pellenc, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Je dois à la vérité de dire que les raisons que vous donnez de l'accident qui s'est produit au premier appareil sont, à tout le moins, erronées.

J'ai publié dans mon rapport les constatations officielles d'une commission d'enquête désignée par M. le secrétaire d'Etat à l'air; vous y verrez qu'il ne s'agit que de dispositifs accessoires de commande électrique ou hydraulique de la direction de l'appareil.

M. le général Corniglion-Molinier. Pas de surprise technique ? Avait-on demandé leur avis à ceux qui donnèrent leur vie parce qu'un équipement défectueux déclencha intempestivement l'ouverture des volets d'atterrissage et parce que ces volets masquaient les empennages et déséquilibraient la machine ? Deux fautes: une faute de construction et une faute de dessin avaient précipité au sol, à son premier vol, une machine à laquelle le pays allait consacrer plus de 45 milliards ! Inutilisable et inutile, le *Cormoran* est un triste exemple d'une folle politique aérienne alliée à une carence technique particulièrement douloureuse pour une nation qui, jadis, construisit peut-être les meilleurs avions du monde.

Mais si, aux yeux des plus brillants sujets du corps des ingénieurs de l'air, l'étude et la réalisation du *Cormoran* de 40 tonnes ne présentaient aucune difficulté, avec quelle insouciance ces ingénieurs durent-ils aborder l'étude d'un avion école monomoteur biplace, dérivé d'un avion de chasse datant de 1935 ? Un avion de conception classique! Pas de difficulté, disait-on boulevard Victor. Hélas! trois pilotes ont déjà payé de leur vie les fautes de conception et les erreurs de fabrication d'un avion qui n'est pas encore en service et qui, dans tous les pays du monde, constitue l'A. B. C. du métier d'avionneur. Je veux parler du Morane 472. Il est stupéfiant qu'au pays de Descartes on ait réussi à accumuler autant de nonsens et d'erreurs sur la commande, la conception et la construction d'une machine aussi simple.

D'abord, on en commande 1000. Mille avions écoles de perfectionnement. Un chiffre dont les écoles américaines n'ont pas l'équivalent. Puis, on décida de l'équiper d'un moteur récupéré qui, construit pendant les hostilités, n'offrait aucune garantie de fonctionnement. Mais on omit de vérifier les stocks et de s'assurer qu'il existait assez de moteurs pour équiper toutes les cellules. Aujourd'hui, bien que la commande initiale de 1.000 Morane 472 ait été ramenée à 500, ces 500 machines n'ont assez de moteurs que pour être utilisées au tiers ou au quart de leur vie normale. Autrement dit, avec trois ou quatre fois moins d'avions, on aurait effectué le même travail aérien au prix d'une économie de deux ou trois milliards.

Voilà pour le planisme. Il déconcerterait un Monnet hottentot. La réalisation, elle, tiendrait du burlesque si elle n'avait déjà coûté trois vies humaines et un nombre respectable de milliards. Les premiers appareils entrés au centre d'essai en vol montrèrent que, pour en faire des machines utilisables, il fallait modifier la voilure, renforcer le fuselage, changer les instruments de bord, aérer la carlingue, adopter une autre hélice, trouver un autre poste radio, d'autres freins, d'autres démarreurs, dessiner de nouvelles gouvernes. Bref, rien n'allait côté cellule.

Quant au moteur, il était fréquemment en panne. On modifia la machine — c'est l'Etat qui paye — et pendant deux ans les modifications succédèrent aux modifications. Aujourd'hui, avec trois ou quatre ans de retard sur les prévisions — car les 500 MS. 472 devaient être livrés avant le 1er février 1948 — ces avions sont à nouveau à reprendre entièrement. On constata que si le moteur avait des pannes fréquentes, l'atterrissage forcé, sur le ventre, déchirait le réservoir d'essence et risquait de déclencher un incendie. Risquer est un euphémisme. Tout a été prévu. La batterie est placée de telle manière qu'au choc, elle tombe dans l'essence et y met le feu. Mais, ce qui est plus grave encore que le risque permanent que cet avion-école fait courir aux élèves, c'est qu'il est rarement utilisable. On a calculé que, pour en tirer une heure de vol, il fallait une vingtaine d'heures de travail de mécanicien. Ce chiffre prend toute sa signification lorsqu'on sait qu'avec l'avion américain correspondant, la proportion s'inverse et que vingt heures de vol ne nécessitent guère plus d'une heure de travail d'entretien. Les conséquences, messieurs, c'est que l'Etat paye davantage de spécialistes, davantage de logements, davantage de frais de toute sorte pour produire un travail aérien très inférieur.

Descendons encore l'échelle des tonnages. Avec l'échec sur le 40 tonnes quadrimoteur, l'échec sur le monomoteur de 3 tonnes, il faut compter aussi l'échec sur l'appareil de début, l'avion-école léger. Préféré au Max-Holste déjà éprouvé, le Nord 1221 Norelan fut commandé au Nord par la direction technique et industrielle et construits en quelques mois. Hélas encore! après des semaines d'essais, la machine doit être abandonnée. De l'avis des experts, elle ne fera jamais un avion-école pour le début. Après avoir perdu quelques dizaines de millions et près d'une année, il faut en revenir par où tout commandait que l'on commence et tenter de reprendre le Max-Holste jadis dédaigné.

Il s'agit là, messieurs, d'avions classiques, d'avions simples, que partout ailleurs on réussit sans trop balbutier. Que dire des appareils plus modernes ? Les fautes de construction, pour être plus excusables, n'y sont pas moins fréquentes. Alors que tous les avions à réaction du monde aspirent l'air par le nez et les ouïes latérales, chez nous on a voulu faire mieux, placer la prise d'air sous le ventre, c'est-à-dire qu'elle aspire les cailloux et la poussière, rejetée vers l'arrière. Conçu pour avaler de l'air, le réacteur digère fort mal les cailloux.

Certains réclament la construction en série d'un avion à réaction biplace qui faciliterait paraît-il la formation des futurs pilotes de chasseurs à réaction; seulement, ils oublient que leur appareil atterrit beaucoup plus vite que l'avion d'arme auquel il devrait préparer.

Sur une autre machine, le S. O. 8.000, destiné à l'aéronavale, on a accumulé les mêmes contre-sens que sur le *Cormoran* et le Morane 472. C'est un avion à pistons ne dépassant pas les 700 kilomètres à l'heure, et l'on en entreprenait la construction à un moment où atterrissaient sur les porte-avions les premiers chasseurs à réaction embarqués.

En outre, on dessinait sa cellule autour d'une centaine de moteurs allemands récupérés, de valeur inégale et pour lesquels aucun outillage n'existe en France.

Pour corser la difficulté, on adoptait la solution de l'hélice arrière, ce qu'aucune aéronavale n'a jamais adopté au temps du moteur à pistons, car cette solution n'avait pas simplement l'inconvénient de la nouveauté; plaçant le pilote très à l'avant, elle l'amenait à amortir le choc contre la grille arrêtoir que l'on abaisse devant les avions atterrissant trop vite sur le pont des bateaux. Partout ailleurs, on se servait du moteur et de l'hélice pour protéger le pilote contre ce filet. Si la généralisation des réacteurs placés à l'arrière imposait des mesures spéciales de protection, chez nous, on a réussi à se priver des avantages du réacteur, mais en retenant soigneusement tous les inconvénients du moteur à pistons placé derrière le pilote.

Le constructeur de cet avion, qui est un ingénieur très distingué et que j'ai vu

ces jours-ci, m'a expliqué qu'il allait probablement pouvoir monter un réacteur dessus. A ce moment, le problème changera et cet avion deviendra peut-être plus intéressant.

Mesdames, messieurs, j'arrête là cette liste d'erreurs à la conception, au dessin et à la fabrication de nos machines volantes. En ce qui concerne les moteurs, la situation est plus grave encore. Pratiquement nous n'avons pas réussi à faire marcher normalement un moteur de 1.600 chevaux et même un moteur de 1.100 chevaux dessiné bien avant la guerre.

Lorsque les Polonais achetèrent cinq *Languedoc* équipés de moteurs 14 N de 1.100 chevaux, le monde de l'air français se réjouit. Avions et moteurs furent soigneusement vérifiés et des équipes de techniciens partirent pour Varsovie entretenir ces appareils. Bien qu'ils fussent particulièrement bien disposés à notre égard et qu'il leur aurait été agréable de substituer des machines françaises à des avions américains, les pilotes polonais durent convenir qu'il n'y avait pas d'exploitation commerciale possible avec nos appareils. On remplaça les moteurs français par des moteurs américains. Finalement, les avions furent renvoyés en France et vous pouvez les voir pourrir à Villacoublay tandis que ceux qui négocièrent le marché ont partagé le même sort sur la paille humide des cachots polonais.

Au lieu de s'attacher à mettre au point les quelques types de moteurs — moins d'une demi-douzaine — dont nous avions besoin, les techniciens s'attaquèrent aux très grosses puissances, en oubliant qu'un moteur de 5.000 CV coûte une vingtaine de milliards à mettre au point, qu'il exige six à douze ans d'efforts, et que, de surcroît, nous n'avions pas les moyens de continuer des cellules capables de les porter. Et comme se profile déjà le règne du réacteur et de la turbine, on voit mal à quoi pourrait servir, dans dix ans, un moteur à pistons, largement dépassé par une turbine à hélice de 10.000 CV ou un réacteur de 10 tonnes de poussée, comme on en étudie hors de chez nous.

En attendant, on ne tire guère plus de 150 à 250 heures de fonctionnement incertain de nos moteurs, alors qu'à l'étranger des moteurs bien plus puissants tournent sans difficulté quatre ou cinq fois plus longtemps. Et, sur les cellules laborieusement achevées, on ne sait guère quels moteurs monter. C'est le cas du cargo militaire, des cargos civils, et, en règle générale, des avions propulsés par moteurs à pistons. Seuls les avions de combat, à cause de la licence britannique Rolls Royce Nene pourront être équipés convenablement.

Ce tableau est sombre mais il est vrai. On pourrait le noircir encore en évoquant les déboires rencontrés avec les *Laté* 631, dont trois sur sept furent accidentés et dont l'un coûta la vie à 50 personnes, les deux autres à 22 de leurs passagers. On pourrait parler des ailes du petit *Morane* 500 qui se disloquaient en vol (3 équipages tués), des *Siebel* à l'équipement défectueux, des *Goeland* alourdis au point de ne plus pouvoir transporter qu'un passager au lieu de six, des chasseurs *VB* 10, moins rapides que certains avions commerciaux, et dont les essais ont été marqués par deux accidents graves, dont l'un mortel.

Il existe évidemment quelques exceptions heureuses dans ce tableau si noir; je veux parler du *Dassault* 450 *Ouragan*, conçu et réalisé en moins d'un an, du *S.E.* 1010 de 14 tonnes qui doit faire bonne figure sur les lignes françaises, du *S.O.* 30 *P* qui pourra être un avion intéressant, du *S.E.* 2410 à conception particulièrement audacieuse et dont les essais sont avancés, comme on vous le disait tout à l'heure.

Enfin, mesdames, messieurs, à Toulouse travaille l'ingénieur Leduc qui a réussi à voler à 900 kilomètres à l'heure avec une cellule qu'il a dessinée il y a dix ans et qu'il propulse à l'aide d'un statoréacteur, mode de propulsion de demain, notamment pour les vitesses supersoniques. En dépit, je devrais dire grâce à son obstination, à sa patience et à sa prudence, l'ingénieur Leduc va tenter de résoudre à lui seul les deux problèmes du siècle de l'air: la cellule capable de voler plus vite que le son et le propulseur fonctionnant dans l'inconnu des ondes supersoniques.

Mes critiques sont d'autant plus sévères que mes espoirs sont plus grands, surtout depuis que mon ami, M. Jean Moreau, consacre le meilleur de lui-même et son expérience de 35 années d'aviation, à remettre la maison à l'endroit et à poursuivre l'œuvre commencée par nos collègues MM. Maroselli et Bourgès-Maunoury. Il n'y a plus un instant à perdre.

Déjà, à l'étranger, se profilent de nouvelles techniques qui, avant 5 ou 6 ans, rejetteront loin dans le passé les plus laborieuses des réalisations, voire même les études actuelles les plus poussées. Demain sera l'ère des engins et notre industrie devra s'adapter, pour consacrer le meilleur de ses moyens, à l'équipement puis, dans l'ordre, aux réacteurs, aux moteurs fusées et aux statoréacteurs, pour enfin transformer le gros de son activité actuelle à fabriquer, sur une plus mince échelle, la tôlerie de ces engins.

Cette évolution ne doit pas être une révolution; elle ne doit pas nous prendre au dépourvu; c'est pourquoi j'insiste tout particulièrement sur l'importance de la recherche scientifique, sur les laboratoires et sur les souffleries indispensables, pour que, une fois encore — et alors définitivement — nous ne soyons pas largement dépassés par l'étranger.

Mes chers collègues, il faut que vous sachiez qu'il est des domaines dans l'aviation classique, celui des avions lourds à gros moteurs à pistons, où nous ne rattraperons jamais notre retard et où il serait stupide de vouloir le rattraper.

La technique, comme le disait tout à l'heure notre collègue M. Pellenc, est à un tournant et nous avons une chance de prendre un nouveau départ. L'autre course, la précédente, est perdue; le handicap était trop lourd. C'est pourquoi il faut que la recherche aéronautique travaille.

On a reproché à l'office national des études et recherches aéronautiques de travailler dans l'absolu, davantage pour la beauté ou l'intérêt d'une étude plutôt que pour répondre aux besoins de la technique aéronautique adaptée à notre stratégie. On lui a reproché le secret et le mystère dont il entoure les travaux. On lui fait grief de l'appartenance politique de certains de ses collaborateurs.

Mesdames, messieurs, rien n'est parfait et si des améliorations s'imposent, voici celles que je suggère à votre attention.

Je demande qu'à l'avenir utilisateurs et constructeurs participent à la gestion technique de l'Office national d'études et de recherches aéronautiques. Il me paraîtrait par exemple normal que des hommes comme M. Dassault et M. Glasser fissent partie de son conseil d'administration. Il est, en effet, anormal que l'Office national d'études et de recherches aéronautiques soit à la fois chargé de fixer sa politique, de gérer et d'investir ses crédits et d'en contrôler l'emploi.

Pour qu'il travaille plus directement au profit de l'intérêt général, pour qu'il aide les constructeurs, pour qu'il ne fasse pas double emploi avec leurs propres recherches et pour qu'il oriente ses efforts dans la voie des besoins, il doit travailler en étroite liaison avec les utilisateurs et les constructeurs. Aujourd'hui, il n'est pas de force aérienne, il n'est pas de constructeurs d'avions, il n'est même pas, enfin, d'utilisateurs commerciaux qui puissent fixer leurs programmes futurs sans les avis des chercheurs qui seuls peuvent différencier le possible de l'impossible, le prévisible des vertigineuses anticipations que permettent la technique et la recherche associées. Cette collaboration aura, en outre, l'avantage de dissiper le voile de mystère qu'on reproche à notre Office national de recherches; elle permettra d'éviter les doubles emplois et elle fixera les limites financières raisonnables aux inépuisables besoins de la recherche.

Quant à l'appartenance politique de certains chercheurs de l'Office national de recherches et d'études aéronautiques, je n'ai pas à l'évoquer ici. Outre que des garanties substantielles ont été données, la science est au-dessus des opinions; les découvertes n'ont pas de couleur politique, et ce serait faire injure aux chercheurs qui donnent le meilleur d'eux-mêmes à la science aéronautique que d'investiguer leur conscience et de douter de leur sens national.

Je demande donc que le Gouvernement accorde à la recherche aéronautique les moyens qui, seuls, permettront le bond en avant, le saut hors du bourbier dans lequel nous piétinons depuis cinq ans.

Je crois que si vous approuvez les quelques retouches que je suggère à l'organisation présente, les plus grands espoirs seront alors permis.

Mais, pendant que nos chercheurs et nos meilleurs techniciens — je vous ai montré qu'ils ne sont pas tous à la hauteur — préparent l'avenir, il faut songer aux besoins présents et s'attaquer au double problème des moteurs à moyenne puissance et des équipements.

Si les erreurs commises en matière de moteurs sont trop grandes, si la situation ne peut plus être redressée à temps — et je ne suis pas loin de le croire — qu'on revienne à la formule de la licence afin de satisfaire à la fois les besoins des utilisateurs et les droits légitimes des travailleurs qui ne doivent pas supporter les frais de la politique technique incohérente suivie jusqu'à maintenant. Achetons une licence, il n'y a aucun déshonneur à cela, et cessons des achats de moteurs à la petite semaine qui, augmentant la diversité des types de matériels en service, rendent l'entretien impossible, coûtent des milliards en devises et privent nos ateliers de travail.

Dans le même temps, abandonnons des moteurs ratés qui nous coûtent inutilement des fortunes et travaillons aux turbines, aux réacteurs et aux statoréacteurs de demain.

Il est un domaine dans lequel un effort particulier s'impose: c'est celui de l'infrastructure radar. Il est inconcevable que, jusqu'en 1947, les responsables de notre défense ne se soient pas rendu compte qu'un rideau radar était la première des conditions de notre défense. La France n'a pas de recul territorial. Un avion à réaction la traverse du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest en une heure; Paris est à vingt minutes de vol de notre frontière du Rhin. Le radar par ses 300 ou 400 kilomètres de portée ajoute de précieuses mi-

nutes à l'alerte et au déclanchement de l'interception.

En outre, sans radar on ne peut plus diriger les chasseurs vers leur proie; sans radar, on laisse la maison sans toit et la chasse française sans guide. A quoi bon avoir des chasseurs s'ils décollent trop tard et si, une fois en vol, ils sont incapables de rejoindre un adversaire dont la vitesse est déjà presque égale à la leur ?

Enfin, en temps de paix, il ne s'agit pas d'une dépense inutile, les radars militaires pouvant concourir, comme c'est le cas aux Etats-Unis, au contrôle de la circulation des avions commerciaux et à la sécurité de leurs vols.

Cette infrastructure n'est pas limitée aux radars; elle exige toute une ramification de tables assurant des transmissions complètes et instantanées. L'ensemble est coûteux — je le sais — mais il est aussi indispensable que les avions eux-mêmes, ou, plutôt, il les complète à tel point qu'il vaudrait mieux en faire l'économie si la dépense supplémentaire qui conditionne leur emploi n'était pas consentie. Je crois interpréter les vœux de la commission et même de l'Assemblée tout entière en réclamant de puissants moyens en radar de détection et de transmission.

Enfin, mesdames, messieurs, si j'estime que la France, avec les *Vampire* et le *MD.* 450, peut immédiatement parer à ses besoins les plus urgents, je dois appeler votre attention sur une technique purement française qui paraît répondre aux soucis essentiels du pays: être efficace, correspondre à la stratégie de la nation, être enfin économique de fabrication et d'emploi. Les conceptions de l'ingénieur Leduc peuvent répondre à ce triple impératif.

Quant à l'efficacité, je vous disais que son engin, le statoréacteur *Leduc* 10, pour être encore expérimental, monte déjà près de deux fois plus vite que le meilleur des chasseurs à réaction en service dans les aéronautiques militaires étrangères.

Ces minutes à gagner que nous impose notre faible recul territorial, le *Leduc* 10 dans sa forme actuelle nous les donne. Derrière cette machine, Leduc en étudie une autre dont je ne puis pas parler pour d'évidentes raisons de défense nationale mais qui dépasse de beaucoup les réalisations connues de la technique étrangère.

Sur le plan de l'économie, le *Leduc* 10 peut être une machine révolutionnaire. Les machines classiques encore en service dans tous les pays du monde exigent des milliards investis dans des plate-formes d'envol particulièrement vulnérables. Le *Leduc* 10 peut se passer de cette infrastructure sans perdre de son efficacité. Il peut aussi alléger considérablement les charges d'entretien technique qui absorbent, avec les matériels classiques, des milliards en effectifs, réparations et pièces de rechange. Dans sa forme actuelle, déjà le *Leduc* 10 s'avère comme l'arme du pauvre, et une arme redoutable. C'est pourquoi je demande que les efforts de l'ingénieur Leduc soient particulièrement suivis et que le Gouvernement lui fournisse les crédits et les encouragements dont il pourrait avoir besoin. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

L'économie des énormes servitudes de la défense aérienne moderne montre qu'une révolution doit être accomplie dans la balance des forces entre les trois armes. Elle montre ensuite qu'il faut savoir supprimer l'accessoire pour se concentrer et pour réussir l'essentiel.

Le projet de Leduc, par son efficacité future, comme par son économie, correspond non seulement aux besoins de notre stratégie, mais également à nos servitudes financières.

Certes des mois, des années d'études et de travail sont encore indispensables, mais il importe d'accélérer au maximum la mise au point d'une conception intéressante, parce qu'elle est révolutionnaire et opportune et parce que la fortune du pays ne lui permet plus d'atteindre à l'efficacité sans juger justement des conceptions les plus audacieuses.

Comme l'a très justement dit notre collègue M. Monteil à l'Assemblée nationale, nous sommes de ceux qui croient que toute la défense nationale doit être construite autour de l'aviation et, comme le précisait mon ami M. Bourgès-Maunoury, aussi paradoxal que cela puisse paraître, c'est l'arme de l'aviation qui est la moins coûteuse et la plus efficace dans le cas de la France.

C'est avec la maîtrise du ciel, que l'on obtiendra par l'aviation et, dans un avenir très proche, par des engins téléguidés, que nous pourrons assurer l'inviolabilité de notre patrie.

Cette aviation de défense doit même rassurer nos collègues communistes et les ouvriers qui ne veulent pas construire des avions militaires, puisqu'elle est uniquement défensive.

En conclusion, sous les réserves que j'ai exposées il y a un instant, la commission de la défense nationale du Conseil de la République souscrit au projet du Gouvernement. Elle demande qu'une réorganisation réelle de l'industrie aéronautique permette de donner enfin au pays le matériel aérien qui lui est indispensable.

Pour autant que j'en connaisse la teneur, je sais que le plan de cinq ans qui nous sera présenté au mois de septembre a l'avantage de définir exactement le champ de recherches et de fabrication et d'éliminer toutes les activités qui ne correspondent ni aux besoins ni aux possibilités techniques et financières de la nation.

C'est en cela qu'un progrès considérable a été accompli par rapport à l'extravagance et à la mégalomanie qui régnaient en maîtresses à la direction technique et industrielle comme, il faut le dire, dans les états-majors et à l'administration de l'aviation civile.

Si le cadre est tracé, et bien tracé, on peut espérer qu'une concentration des efforts et des crédits sur les machines nécessaires, et seulement sur celles-là, donne enfin au pays une aviation digne de sa tradition aéronautique.

Sérions les problèmes, étudions nos besoins, passons-les au crible de nos possibilités et, concentrant nos moyens sur quelques catégories de machines indispensables, construites en séries suffisantes pour que les prix de revient ne soient pas prohibitifs, réunissons au moins l'essentiel et le possible, quitte à acheter le reste à l'étranger.

Le prix de la technique aéronautique montre chaque jour davantage qu'il n'est plus dans le pouvoir d'une nation comme la nôtre de tout entreprendre et de courir inlassablement derrière les plus riches et les plus puissants. Essayons d'être solides sur quelques catégories de matériels, quitte à s'en servir pour obtenir par échanges les matériels qu'il n'est plus en notre pouvoir de fabriquer.

Une recherche puissante pour demain, un effort particulier en faveur du *Leduc* faisant la transition des moteurs et des équipements pour aujourd'hui, peuvent nous permettre d'effacer le passé misérable que je viens d'évoquer, à condition de travailler à l'échelle nationale et de comprendre que si nous ne sommes pas les derniers, nous ne sommes plus les premiers.

Avant d'en terminer, monsieur le ministre de la défense nationale, laissez-moi espérer que le budget que vous nous présentez, nous permettra de faire honneur aux engagements que vous avez probablement dû prendre à Bruxelles pour défendre, suivant vos propres paroles, un idéal commun de liberté et de démocratie. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air).

M. Jean-Moreau, *secrétaire d'Etat aux forces armées (air).* Messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs, je ne voudrais pas que vous restiez sur une trop mauvaise impression de la situation de notre aviation et M. le général Corniglion-Molinier a du reste laissé espérer, grâce aux techniques qui sont actuellement en cours, le redressement de notre aviation, mais il a regretté que le matériel qui aurait dû nous être fourni depuis longtemps n'existe pas encore.

Quand je suis arrivé au ministère de l'air, en septembre dernier, avec M. le président Ramadier, nous avons fait le tour d'horizon de la situation, et nous avons trouvé, à cette époque, qu'un nombre incalculable de prototypes et d'études avaient été lancés.

Ces prototypes, ces études étaient encore en cours. Nous ne pouvions pas les arrêter brutalement, car il aurait été anormal que l'on résilie ces marchés, qui étaient particulièrement nombreux, sans avoir tout de même fait un effort de contrôle et sans avoir examiné si, parmi tous ces prototypes, il n'y en avait pas qui pouvaient être utiles tant dans un but expérimental que pour être pris en service.

Nous avons, au bout de quelque temps, pris un certain nombre mesures constructives et en particulier créé une commission des marchés qui n'existaient pas, une commission d'admissibilité des prototypes qui n'existait pas, un comité du matériel qui n'existait pas de manière à filtrer et à préparer des programmes qui pouvaient justement permettre de mettre au point les techniques qui étaient nécessaires, compte tenu aussi de nos moyens et de nos besoins, pour un certain nombre d'appareils seulement.

Nous avons, pour l'instant, un programme comportant un nombre d'appareils très limité correspondant aux besoins stricts de l'aviation militaire, de l'aéronavale et de l'aviation civile. Ce programme vous sera présenté, comme promis et comme convenu, sous peu. Il devra être réalisé sur plusieurs années, cinq ans par exemple, en y comprenant également l'infrastructure radar et l'infrastructure terrain, dont vous parliez tout à l'heure, mon général.

Nous pourrons à ce moment-là donner à notre pays les moyens dont il a besoin et surtout donner au personnel de l'aéronautique un apaisement, lui enlever l'inquiétude qu'il a actuellement dans ces usines qui ont été gonflées avec des effectifs pléthoriques que nous avons trouvés lors de notre arrivée, qui nous a obligés à établir un programme de réorganisation des sociétés aéronautiques pour mettre le potentiel industriel de l'aviation à l'échelle de nos besoins et de nos moyens. Voilà donc la situation présente, mais cela n'exclut pas qu'en cours de route j'aie été appelé déjà à résilier un certain nombre d'appareils, par exemple le VB 10 dont a

parlé M. le général Corniglion-Molinier et dont la fabrication aurait dû être arrêtée bien avant, car cet appareil avait déjà fait de victimes assez nombreuses, vous le savez. De plus, il était déjà dépassé au moment où on continuait sa fabrication et la résiliation aurait dû venir plus tôt.

J'ai aussi été obligé d'interdire de vol, certains appareils comme le *Mosquito* dont les pièces de rechange étaient impossibles à trouver et qui ont fait également un certain nombre de victimes.

Pour le *Morane* 472, je veux donner des apaisements à M. le général Corniglion-Molinier: une étude est en cours en ce moment et je saurai pour les 343 appareils qui restent à livrer, sur le marché de 500 appareils, prendre toutes mesures nécessaires de mise au point et faire en sorte qu'ils ne soient pas mis entre les mains de personnes susceptibles d'être accidentées, comme cela a eu lieu dernièrement.

Je tenais à vous mettre au courant de ces questions, car notre situation à M. le président Ramadier et à moi-même n'était pas commode.

Nous avons essayé, nous essayons, vous le dites vous-mêmes, de mettre de l'ordre dans la maison. Non que mes prédécesseurs n'aient pas fait ce qu'ils croyaient utile, mais je suis obligé de constater que sur le plan technique un certain désordre régnait à notre arrivée et c'est ce qui a retenu immédiatement notre attention à M. le président Ramadier et à moi-même.

Je voudrais parler maintenant de la situation des appareils dans un avenir prochain.

Nous avons négocié une licence — et je m'en suis expliqué devant vos deux commissions des finances et de la défense nationale — pour obtenir très vite un avion d'interception déjà en service. En effet, malgré toutes les espérances que donne le Dassault 450, pour lequel j'ai déclenché ces jours derniers la commission d'admissibilité dont les conclusions, sous réserve de l'accord du comité des programmes, vont prendre vraisemblablement la commande prochaine d'une présérie, nous avons été obligés, pour boucher le trou de deux années qui s'impose pour la sortie en série de ce matériel de faire appel à une licence étrangère.

Nous avons donc envisagé de mettre en fabrication le « Vampire » anglais avec le réacteur « Nene », que nous fabriquons en France chez Hispano, comme vous le savez — je tiens en passant à féliciter ceux qui ont négocié cette licence il y a quelques années, mais à souligner à cette occasion que si on avait négocié en même temps une licence de moteur à piston d'une puissance de 2.000 à 2.400 chevaux, nous ne serions pas actuellement dans cette situation, qui se maintiendra pendant plusieurs années.

Cela, c'est un retour sur le passé. On ne l'a pas fait; je le regrette, ce qui ne veut pas dire que nous ne le ferons pas maintenant. La même question se pose toujours en effet et nous attendrons cependant de savoir si des moteurs actuellement aux essais peuvent être continués ou non, ou tout au moins ne peuvent être réalisés que dans un avenir très éloigné.

Très prochainement, selon ces conclusions, et en accord avec M. le ministre de la défense nationale, nous envisagerons alors s'il y a lieu de négocier la licence d'un moteur de 2.000 à 2.400 chevaux, ce qui ne veut pas dire peut-être que si nous ne pouvions pas mettre rapidement au point un moteur de 700 à 800 chevaux nous ne le ferions pas aussi sous licence.

J'espère cependant, qu'étant de moins forte puissance, nous pourrons trouver le matériel dans notre pays. Nous savons cependant que le moteur actuel, le « 12-S. », qui équipe un certain nombre d'avions, est un peu juste pour l'usage auquel il est destiné et qu'il travaille réellement d'une façon un peu trop tendue.

Voilà donc du côté des moteurs la situation où nous nous trouvons.

Je vous promets, au cours des chapitres qui seront discutés, de vous donner de plus amples renseignements, mais je tiens à dire aux deux rapporteurs que je les remercie des paroles aimables qu'ils ont prononcées à mon égard, et que si la situation n'est pas améliorée, loin de là, comme je le souhaiterais, il ne faut pas oublier que la situation technique en septembre n'était pas belle.

Il ne faut pas désespérer, il faut tâcher de redresser la situation, de sérier les questions, de comprimer toutes ces études pour n'envisager que le nombre d'appareils qui nous sont nécessaires tant au point de vue des cellules qu'au point de vue des moteurs; porter enfin les efforts sur les points qui sont indispensables aussi, comme l'infrastructure, et qui ont été soulignés par M. le général Corniglion-Molinier.

J'arrive des manœuvres en Angleterre; j'ai pu examiner là-bas les terrains — car ce n'est pas la peine d'avoir des avions d'interception si nous n'avons pas les terrains correspondants.

Du côté radar, j'ai constaté en Angleterre une organisation qui n'est pas de ce jour, c'est entendu, elle a déjà été mise en vigueur au cours de la guerre et a bénéficié des anciennes installations, qui ont été améliorées. Mais quand on les voit et quand on les compare avec ce que nous avons et ce que nous n'avons pas chez nous, il y a franchement un effort considérable à faire, et c'est pourquoi nous avons l'intention, dans le programme quinquennal qui va vous être présenté, de comprendre à la fois l'infrastructure au point de vue général et l'infrastructure au point de vue radar.

J'en ai terminé. Je ne veux pas entrer plus avant dans des questions de détail, qui viendront à l'occasion des chapitres, mais je tiens à dire que si la situation n'est pas redressée — et loin de là — il y a tout de même des symptômes d'amélioration et notre volonté, à M. le président Ramadier et à moi même, est entière pour remettre, comme vous l'avez dit vous-même, de l'ordre dans la maison. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Le Conseil voudra sans doute suspendre sa séance pendant quelques instants. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures trente minutes, est reprise à dix-sept heures cinquante-cinq minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Berlioz.

M. Berlioz. Mesdames, messieurs, un certain nombre de chapitres du budget de l'air affectent des crédits aux constructions aéronautiques: matériels de séries, prototypes, études, recherches (chapitres 911, 912, 923, etc.). C'est ce qui me donne l'occasion de poser quelques questions aux membres du Gouvernement qui sont ici et d'évoquer brièvement le problème des sociétés nationales de constructions aéronautiques, parce que c'est un problème extrêmement urgent. Il y a des milliers, peut-être 20.000, ouvriers et techniciens qui aimeraient à être fixés rapidement sur leur sort et qui se demandent s'ils ne vont pas être jetés à la rue et connaître les affres de la misère.

Ces crédits affectés à des titres divers à des constructions aéronautiques, sait-on vraiment dans les services militaires à quelles constructions françaises ils vont s'appliquer? Sait-on vraiment quelles usines françaises en profiteront et même y aura-t-il encore des sociétés nationales françaises lorsque nous arriverons en fin d'exercice, lorsque les crédits du budget seront employés?

Nous pouvons nous poser la question, puisqu'un certain nombre de ces établissements sont déjà fermés sous le prétexte aimable de vacances anticipées, occupés par la police, et que le Gouvernement se prépare à en fermer d'autres, à les « larguer », comme on dit maintenant, puisqu'un terme habituellement réservé aux choses de la marine est utilisé dans des questions d'aéronautique.

Si vous aimez mieux, une partie des crédits alloués aux constructions aéronautiques dans le budget de l'air est-elle destinée à faire revivre ces établissements que l'on nous dit provisoirement fermés, provisoirement en vacances? Serviront-ils à payer des ouvriers qui produisent? Ou bien, si ces établissements restent fermés dans les conditions actuelles, on peut se demander si l'on prélèvera sur eux une certaine somme pour payer les frais d'occupation de la troupe dans le cas où le personnel serait vraiment mis en chômage pour longtemps.

Dans les crédits affectés au matériel, s'agit-il de matériel français, s'agit-il de matériel étranger, suivant des obligations que nous ne connaissons pas, mais que nous soupçonnons fort bien?

Telles sont les quelques questions qui pourraient être posées à propos du budget de l'air.

M. Pellenc, dans son rapport écrit, que j'ai étudié soigneusement, a été sévère dans son jugement sur ce budget transitoire succédant à d'autres budgets transitoires — c'est un mot qui est très à la mode pour l'étude des budgets militaires depuis un certain nombre d'années. Il a employé les termes d'improvisation, de flottement, d'absence d'idée directrice. Je lui en laisse la responsabilité pour l'ensemble du budget, mais je ne crois pas que ces termes de flottement et d'absence d'idée directrice conviennent pour ce qui concerne les usines de constructions aéronautiques.

Il me semble qu'il y a là, de la part du Gouvernement, une politique bien arrêtée qui est une politique de destruction de cette industrie aéronautique au mépris des intérêts de la nation.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Berlioz. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat, avec la permission de l'orateur.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Je ne voudrais pas que vous vous serviez de ce mot de destruction de l'industrie aéronautique. Comment pourrions-nous penser, au Gouvernement, à la destruction de l'aéronautique française quand nous vous demandons des crédits qui sont appliqués sur des matériels indiqués, aussi bien sur les avions-écoles que sur les avions-cargos et les avions d'interception, dont une partie seulement — je l'ai dit tout à l'heure — sera faite, en attendant que les avions d'inter-

ception purement français puissent arriver sous licence étrangère, comme du reste cela a été pratiqué du point de vue des licences de moteurs — et on a bien fait. Cette licence a été négociée par le ministre de l'air qui était en fonction voici quatre ans. J'aurais même souhaité qu'il négocie aussi une licence pour les moteurs à piston, cela aurait été plus complet.

Mais, dans la circonstance, je vous en prie, ne dites pas que le but du Gouvernement est de détruire l'industrie aéronautique française. Loin de là! Ce que nous voulons faire, simplement, c'est la mettre, au point de vue potentiel, à l'échelle de nos besoins et de nos moyens et sur un nombre d'appareils déterminés.

De plus, je tiens à le déclarer formellement, je n'accepte pas et je n'accepterai pas de conserver au département de l'air des usines qui fabriquent autre chose que du matériel d'aviation. Que les autres usines reconverties soient rattachées au ministère de l'industrie et du commerce, c'est d'accord, mais, quant à moi, je n'ai pas à continuer à fabriquer des tracteurs et tout autre matériel. J'ai un ministère de l'air pour y faire des avions. (*Applaudissements sur divers bancs au centre, à gauche et à droite.*)

M. Berlioz. Je sais qu'à l'Assemblée nationale le Gouvernement s'est engagé à présenter un programme de constructions aéronautiques, un programme d'utilisation des usines, qui doit être communiqué aux commissions compétentes avant le 1er septembre 1949 je crois. Je ne chicane pas sur la date car les dates d'engagements de ce genre ne sont jamais tenues, elles sont toujours dépassées d'un certain nombre de mois. Mais, en tout cas, cela indique bien que vous n'avez pas actuellement un tel programme ni de construction ni d'utilisation des usines. Cela veut dire par conséquent que nous votons un peu, pour les chapitres que j'ai évoqués tout à l'heure au moins, un budget au petit bonheur, en attendant que le vrai budget de l'air soit mis au point par l'état-major de Fontainebleau ou les stratèges atlantiques, sans doute. Mais, pour le moment, je juge que votre véritable programme s'applique. C'est un programme — la fermeture des usines le montre — de liquidation et vous tenez à pouvoir opérer ces liquidations sans aucune limite précise. L'exécution de ce programme de liquidation des sociétés nationales a d'ailleurs commencé depuis un certain nombre de mois; ce n'est pas d'aujourd'hui que quelques usines ont été larguées et transférées à l'industrie privée; ce n'est pas d'aujourd'hui que date le passage de la société du centre d'Issy-les-Moulineaux à Alsthom, le passage de la Société du Nord de Caudebec à Amiot; ce n'est pas d'aujourd'hui que des usines ont été partiellement réduites en personnel et en fabrications. On a licencié de très nombreux ouvriers dans beaucoup de ces usines nationales et on n'en reprend qu'un certain nombre. Et vous avez pleins pouvoirs pour continuer à un rythme plus rapide, avant même que nous en ayons débattu au Parlement. C'est bien ce qui ressort du débat de l'Assemblée nationale.

Nous avons là, je crois, le spectacle — je m'excuse du mot, mais il correspond à la réalité — d'une véritable comédie jouée entre le rapporteur d'une commission, qui proposait d'en finir brutalement avec les sociétés nationales, et le rapporteur d'une autre commission qui faisait semblant de subordonner ce que j'appelle la destruction d'une grosse partie de nos sociétés nationales à l'établissement d'un plan de production.

Il s'est avéré, au cours de ce débat, que le Gouvernement était en mesure de se passer de toutes les propositions d'une commission et de l'autre, et de toute l'approbation parlementaire, puisqu'il peut tout faire, d'une part en utilisant la loi de 1867 sur les sociétés anonymes, par le jeu majoritaire dans les assemblées générales, l'Etat possédant 97 ou 98 p. 100 des actions des sociétés nationales, et d'autre part en agissant par décret.

Telle était bien l'intention de M. le ministre de la défense nationale pour trier le personnel et pour chasser celui-ci d'un certain nombre d'usines de constructions aéronautiques. A combien de techniciens s'appliquent les crédits de construction de prototypes, d'études que nous allons voter ? Comment être bien sûr que vos mesures, qui ont placé le Parlement devant le fait accompli, ou les mesures à venir du même ordre cadreront avec ce programme qui doit être présenté le 1er septembre... ou à une date ultérieure.

La discussions autour d'un tel programme devant le Parlement ne pourra être sérieuse que si vous avez alors des possibilités de réorganisation, c'est-à-dire si vous avez, pour le moment où nous discuterons, maintenu l'ensemble des moyens de nos usines de constructions aéronautiques en pleine activité. Cette discussion ne pourra être utile que si, à ce moment-là, techniciens et ouvriers — hautement qualifiés les uns et les autres, vous le savez — ne sont pas dispersés et n'ont pas perdu, ce qui est plus grave encore, la foi dans l'avenir de leur industrie aéronautique.

Comment le Parlement pourra-t-il, à ce moment-là, s'il en a l'intention, vous conseiller telle modification au programme de telle fabrication, si vous n'avez pas gardé l'outil nécessaire pour une telle fabrication ?

En réalité, vous vous êtes fait donner un blanc-seing supplémentaire en premier lieu pour diminuer la puissance industrielle du pays par la perte ou par le sabotage d'une richesse nationale qui était capitale pour nous, qui a fait le rayonnement de la France pendant de nombreuses années, qui peut encore le faire, quelques efforts soient entrepris — et il en est — pour discréditer tantôt nos avions, tantôt nos ingénieurs, tantôt nos professionnels, tantôt nos chercheurs.

Vous vous êtes fait donner un blanc-seing supplémentaire pour ajouter quelques milliers d'unités au nombre déjà inquiétant de nos chômeurs, qui s'élève à 130.000 au moins si nous nous en référons aux indications statistiques sur les demandes d'emplois non satisfaites, alors qu'il s'agit là d'un personnel d'élite dont on n'a pas le droit de gaspiller les connaissances et l'habileté techniques.

Enfin, vous vous êtes fait donner un blanc-seing pour licencier qui bon vous semble parmi le personnel de ces usines de constructions aéronautiques, sans respect des droits acquis, des droits syndicaux ou même des lois fondamentales de la République.

Vous voulez vous livrer, avec ce personnel, à une opération politique. Vous voulez, on l'a avoué sans employer le terme exact, mais c'est bien cela, à l'Assemblée nationale, « purger » les usines nationales des communistes. On commence toujours par les communistes et on ne sait jamais jusqu'où ces opérations de totalitarisme iront, et si ensuite, ce ne sera pas le sort de tous ceux qui n'approuvent pas votre activité gouvernementale qui deviendront à leur tour des subversifs que vous essaierez de chasser de ces usines.

Nous reviendrons là-dessus. Si vous croyez utile de nous demander notre avis — que je crois superflu puisque vous avez toutes possibilités d'agir — avant d'avoir plus largement mutilé notre industrie des constructions aéronautiques, je pense qu'il est au moins utile de souligner ce fait que vous méconnaissez, en procédant ainsi, que l'élément essentiel de la défense nationale est le potentiel industriel d'un pays, et, en l'espèce, le potentiel de l'industrie des constructions aéronautiques, élément essentiel auquel il faut ajouter, bien entendu, comme le rappelait hier le général Petit, le potentiel moral, fait de la certitude que l'on défend une juste cause, celle du progrès humain.

C'est à ce potentiel industriel que vous vous attaquez. Vous laissez tout faire, depuis quelque temps, pour en diminuer la valeur. Jamais une rectification aux campagnes de presse — dont je ne veux pas savoir si elles sont plus ou moins intéressées — sur les avions qui ne volent pas, y compris le *Cormoran* qui, je crois, n'a pas mal volé ce matin, sur les casseroles que l'on fabrique dans les usines reconverties. M. le ministre des forces armées a même exalté, au cours des débats à l'Assemblée nationale, le retour aux qualités de la production artisanale aéronautique en 1949.

Cela veut dire que vous renoncez, délibérément, avec une telle politique, à notre indépendance industrielle, base économique de l'indépendance nationale.

Peut-on d'ailleurs encore employer ce terme d'indépendance nationale ? J'avoue que j'ai été frappé, au cours de la discussion d'hier et d'aujourd'hui, par deux caractéristiques du débat qui s'est engagé à propos des budgets militaires.

La première est celle-ci: on rencontre une approbation, une acceptation assez générale de la perspective d'une guerre proche. On évoque facilement des plans stratégiques. On parle de lignes de repli, on envisage des bombardements et des reconquêtes de pays, sans être vraiment, comme il conviendrait, saisis d'horreur devant les visions atroces de ruines et de cadavres amoncelés que devrait soulever une telle perspective.

La deuxième caractéristique du débat sur le budget militaire, à mon avis, c'est que, aussi, pour le plus grand nombre des collègues que j'ai pu entendre à cette tribune, l'idée de souveraineté nationale et d'indépendance nationale paraît périmée.

Au centre. C'est un communiste qui dit cela !

M. Berlioz. Oui, c'est un communiste qui dit cela parce qu'il a lutté pour l'indépendance nationale avec d'autres communistes et qui le fait encore aujourd'hui contre ceux qui l'abandonnent et qui, de ce point de vue là, n'a pas de leçon à recevoir de vous. (*Applaudissemens à l'extrême gauche — Interruptions à gauche et au centre.*)

Cette idée de souveraineté nationale paraît périmée. On s'intègre avec une grande facilité dans une Europe semblable à celle que l'on a essayé de construire hier. On s'intègre dans une coalition Nord-Atlantique où nous ne serons plus qu'un instrument passif et voué, lui aussi, à la destruction totale.

Il n'y a qu'à répéter les paroles que notre collègue, Mlle Mireille Dumont, citait hier en partie à cette tribune et qu'il faut répéter. Cela vous indiquera par qui la destruction est projetée.

C'est un extrait du discours de M. Cannong, qui est vice-président de la commission financière de la chambre des repré-

sentants aux Etats-Unis, et qui disait, le 13 avril 1949: « Nous devons frapper Moscou et toutes les autres villes de Russie dans la semaine qui suivra le début du conflit, grâce à des appareils ayant leur base sur le continent. Grâce à la signature du pacte Atlantique, nous avons ces bases. Tout ce qu'il faut maintenant, ce sont les avions pour transporter les bombes, équiper les soldats des autres nations et les laisser envoyer leur garçons se faire tuer pour que nous n'ayons pas à y envoyer les nôtres. » (*Exclamations au centre.*)

Vous n'avez qu'à consulter le bulletin de la presse diplomatique américaine où je prends la citation. Je n'ai pas l'habitude de falsifier les textes.

Le sentiment national est ainsi atténué: cela ressort du débat d'aujourd'hui. On veut faire passer absolument en première ligne la défense d'une civilisation d'un mode de vie dont chacun voit bien aujourd'hui qu'il n'est plus capable que de faire rouler le monde en guerre en crise et de crise en guerre.

Mesdames, messieurs, vous allez voter un budget trompe-l'œil qui peut être bouleversé demain, sur des indications ou des injonctions venues de l'étranger. Mais pour ce qui est des crédits afférents aux constructions aéronautiques, quel que soit le chiffre provisoire qui est indiqué dans les documents que vous avez à votre disposition, si vous les votez, vous entérinerez, bon gré mal gré, une politique contraire aux intérêts du pays, contraire au maintien d'un potentiel industriel base de l'indépendance nationale.

Il y a déjà eu, avant 1939, des fossoyeurs de l'industrie nationale de l'aviation.

Au centre. On les connaît.

A droite. Pierre Cot!

M. Berlioz. Il y en a encore; ce sont souvent les mêmes. Ils préparaient l'invasion de la France, ceux-là, sa capitulation devant le nazisme parce qu'ils étaient mus par des préoccupations égoïstes de classe.

M. Heline. Vous oubliez août 1939!

M. Berlioz. Ils privaient le pays d'avions nombreux et de qualité en chassant des usines les ouvriers et techniciens qui refusaient d'applaudir à la trahison de Munich et qui offraient, au contraire, des moyens de faire une France forte matériellement et moralement.

On a peut-être oublié le travail fait par la fédération des métaux de la C.G.T. pour essayer de remédier aux faiblesses de la production aéronautique française en 1938 et 1939, pour indiquer les remèdes permettant de les surmonter. Mais les documents de cette époque ne sont pas tous disparus. Nous y retrouvons un travail considérable indiquant les sabotages d'alors et les moyens de les prévenir, de donner — c'est le titre de la fédération des métaux — des avions à la France. Les ouvriers de la métallurgie étaient prêts, à ce moment, à lutter contre les sabotages, contre les fossoyeurs de l'aviation.

Je puis vous assurer qu'ils le sont encore aujourd'hui, car cette histoire se renouvelle. Vous êtes dans la même position, quand vous ne songez plus qu'à adapter au plan économique et militaire du bloc occidental ce que les dirigeants de ce bloc vous permettront de conserver de notre magnifique industrie aéronautique, et ce ne sera certainement pas grand-chose.

Car cela a été dit encore hier. Notre rôle est de pourvoir l'armée occidentale en effectifs. Les Etats-Unis fourniront le matériel. Ils ne comptent plus, en effet, que sur la multiplication du matériel d'armement pour retarder un peu cette crise qui frappe aujourd'hui rudement à leur porte.

C'est un destin auquel nous ne nous résignons pas. C'est un destin d'abaissement de la nation auquel le peuple français ne se résigne pas. Il est fier, avec les ouvriers de l'aviation, des exploits des ailes françaises, des travailleurs manuels et intellectuels qui les ont permis et qui n'ont pas démérité, croyez-le bien. Il pense, ce peuple, qu'il faut assurer à tous du travail, que c'est possible, et que ce doit être un travail de paix. Il y a tant de choses qui manquent encore aux Français et aux Françaises!

Ce n'est certes pas la perspective du Gouvernement quand il s'attaque à ces usines nationales, quand il diminue le potentiel magnifique qu'elles constituent avec leur outillage, leur personnel, leurs chercheurs. Le Gouvernement ne sera pas compris, le peuple n'admettra pas qu'un tel Gouvernement organise une espèce de chômage punitif, en grande partie pour délits d'opinion, par besoin de créer, d'augmenter une armée de réserve de sans-travail qui serait utilisée pour faire pression sur les ouvriers restant dans les usines.

Le peuple français n'admettra pas non plus qu'on s'apprête à rendre aux traîtres, qui fournissaient des centaines ou des milliers de moteurs Gnome et Rhône aux nazis et qui ont été récemment acquittés par la justice française, sans doute parce qu'ils étaient les précurseurs de l'union européenne d'aujourd'hui, les établissements de la S.N.E.C.M.A. qui étaient devenus heureusement patrimoine national après la Libération.

Notre population patriote s'unira pour prendre la défense des ouvriers, des techniciens des sociétés nationales frappées par des mesures de démission nationale, réduits, avec leurs familles, à la misère. Elle s'unira pour prendre la défense de l'indépendance et de la grandeur de la patrie qui se confond ici avec la défense d'une industrie de renom que vous sacrifiez. Votre budget de l'air, les chapitres afférents aux constructions aéronautiques dont j'ai parlé n'ont rien de commun avec cette grande cause, mais ils ne seront tout de même pas un obstacle à la lutte de la population contre la fermeture des usines, pour la conservation du potentiel industriel total des sociétés nationales aéronautiques, indispensables au relèvement du pays dans la paix. Elle s'unira aussi pour ce qui est la condition d'un redressement véritable de cette situation, l'éviction des fossoyeurs de l'aviation nationale. (*Applaudisssements a l'extrême gauche.*)

M. le général Corniglion-Molinier. Permettez-moi, mon cher collègue, de vous signaler que si nous ne construisons que des avions civils, il en faut 300 pour toute la France, renouvelables une fois tous les cinq ans.

M. Berlioz. Je mets en doute ce chiffre, comme des techniciens l'ont fait à l'Assemblée nationale, surtout lorsque l'on sait que l'aviation civile, c'est le cas d'Air France, ne veut pas acheter en France, mais préfère acheter à l'étranger.

M. le général Corniglion-Molinier. Sur ce point je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Nous abordons l'examen des chapitres. J'en donne lecture.

SECTION AIR

TITRE Ier. — DÉPENSES ORDINAIRES

4e partie. — Personnel.

« Chap. 120. — Solde des officiers des armes, 2.573.369.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 31), M. David et les membres du groupe communiste et apparentés proposent de réduire ce crédit de 143.744.000 francs et de ramener en conséquence la dotation de ce chapitre à 2.429.625.000 francs.

La parole est à M. Dutoit, pour soutenir cet amendement.

M. Dutoit. Nous avions l'intention de présenter trois amendements sur les chapitres 120, 121, 122, qui ont trait à la solde des officiers, sous-officiers et hommes de troupe. Nos trois amendements auraient donc le même objet et nous n'en présenterons qu'un seul, sur le chapitre 120.

Notre demande de réduction de crédits porte sur les indemnités accordées aux officiers qui se trouvent sur le théâtre des opérations d'Indochine. Nous avons là un faible aperçu de ce que coûte cette guerre. Nous voulons, par cet amendement, définir une fois encore notre position sur la guerre en Indochine, et ceux qui voteront notre amendement marqueront ainsi leur volonté de voir terminer cette guerre.

M. Pierre Boudet, *rapporteur.* Il faut demander cela à Ho Chi Minh.

M. le rapporteur spécial. La commission repousse l'amendement.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Sur ce chapitre 120, une réduction de 1 million de francs a été opérée par la commission des finances. Le crédit proposé par le Gouvernement et qui a été voté par l'Assemblée nationale est de 2.574.369.000 francs. Cette réduction indicative a été faite pour tenir compte des incomplets d'effectifs existant à ce chapitre. En effet, la comparaison des effectifs soldés à des effectifs budgétaires pour les six premiers mois de l'année fait ressortir un incomplet de 194 unités, mais celui-ci sera résorbé à partir du 1er octobre 1949 par la sortie de 165 élèves de l'école de l'air de Salon et pour le surplus par des nominations d'aspirants, adjudants-chefs et adjudants inscrits au tableau d'avancement. En conséquence, je demande à la commission des finances de vouloir bien supprimer l'abattement de 1 million de francs et revenir au crédit initial.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Je demanderai à M. le secrétaire d'Etat si la réduction en question, qui correspond à des soldes qui n'ont pas été payés dans les six mois écoulés, apporte une gêne effective au fonctionnement du ministère de l'air. De sa réponse

dépendra la décision que prendra la commission, car elle ne veut en rien gêner le fonctionnement de ce ministère qui est d'ailleurs insuffisamment doté.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Pour être honnête, monsieur le rapporteur, je ne puis préciser exactement les conséquences de la réduction que vous avez demandée ni vous indiquer, en particulier, si cette réduction serait gênante.

Vous dites qu'il manque 194 unités. Je ne peux pas préciser, je vous le dis très franchement, n'ayant pas les chiffres présents à l'esprit. Mais je dois vous dire cependant que 165 élèves vont être promus. Les nominations qui vont se faire en cours d'année arriveront peut-être à absorber le total des crédits qui avaient été demandés et qui avaient été calculés sur la moyenne de ces effectifs.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Dans ces conditions, la commission des finances renonce à sa réduction, car il est bien évident que, en la circonstance, on ne pourra pas payer plus d'officiers qu'il n'en existera à la fin de l'année et que les crédits excédentaires seront, de toute façon, annulés.

M. le président. Quel est le chiffre proposé par la commission pour le chapitre 120?

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Nous demandons le rétablissement du chiffre de l'Assemblée nationale, soit 2.574.369.000 francs.

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 120 au chiffre de 2.574.369.000 francs.

(*Le chapitre* 120, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 121. — Solde des officiers des services, 370.620.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 122. — Solde des sous-officiers et hommes de troupes, 9.420.547.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 123. — Solde des militaires en disponibilités non activité, réforme, congé, 246.754.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 124. — Personnels civils extérieurs. — Titulaires, contractuels, auxiliaires. — Services et formation de l'armée de l'air, 288.329.000 francs. »

Sur le chapitre 124, la parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Sur le chapitre 124, il y a également de la part de la commission des finances une réduction indicative de un million de francs sur un ensemble de 289.329.000 francs. Cela intéresse les personnels civils extérieurs, services et formations de l'armée de l'air. Cette réduction indicative de un million de francs est proposée pour inviter le Gouvernement à effectuer une réduction effective des personnels civils extérieurs, qui atteint la proportion de 10 p. 100, et non pas 3 p. 100, comme il ressort de la comparaison avec les effectifs des personnels civils de 1948 effectuée à la commission des finances, où il a été indiqué un effectif de 8.146 unités en 1948, et de 8.160 unités en 1949.

Le Gouvernement ne peut consentir à cet abattement, car la comparaison brutale des effectifs des deux exercices ne saurait donner une situation exacte des réductions de personnel effectuées à la fin de l'exercice 1948. Il faut tenir compte, en effet, des transferts de personnel en provenance d'autres chapitres que celui qui est en discussion, qui sont venus en augmenter les effectifs.

Ceux-ci s'élèvent à 340 unités en provenance du budget annexe des constructions aéronautiques (ateliers de Boufarik, musée de l'air), 40 unités en provenance de l'action sociale et 22 créations d'emplois provisoires pour assurer la péréquation des pensions militaires. Cela fait au total 402 unités, qui s'ajoutent aux 255 résultant de la différence des effectifs des deux exercices.

Nous arrivons ainsi à un total de 657 unités, ce qui correspond à un abattement d'environ 8 p. 100 si l'on tient compte de ce que, dans les effectifs totaux indiqués, figurent non seulement les effectifs des personnels civils extérieurs, mais encore ceux de l'administration centrale, pour lesquels aucun abattement n'a été imposé, que, de plus, certains services, santé, matériel, ont été dispensés de l'abattement en question, compte tenu des charges qu'ils ont à supporter.

L'on arrive ainsi, monsieur le rapporteur, à un abattement de 10 p. 100 appliqué aux effectifs de 1948. Il ne peut donc être question d'en effectuer un second en 1949, les effectifs civils de l'armée de l'air étant réduits au maximum, compte tenu des tâches qui leur sont demandées.

Je demande donc à la commission des finances si elle veut bien accepter le rétablissement intégral du crédit.

M. le président. Quel est l'avis de la commission?

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Puisque les chiffres que nous a fournis M. le ministre de l'air — et je sais avec quel soin il s'attache, quand il nous fournit des chiffres, à les fournir exacts —, nous démontrent que ceux que nous avions examinés à la commission des finances résultaient d'une information inexacte, la commission ne voit aucun inconvénient à rétablir le crédit qui a été demandé.

M. le président. Quel est le chiffre proposé pour le chapitre 124 ?

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. 289.329.000 francs.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 124, au chiffre de 289.329.000 francs.

(*Le chapitre* 124, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 125. — Personnels civils extérieurs. — Titulaires, contractuels, auxiliaires. — Direction du commissariat de l'armée de l'air, 85.148.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 126. — Personnels civils extérieurs. — Titulaires, contractuels, auxiliaires. — Service de santé, 31.177.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 128. — Personnels civils extérieurs. — Titulaires, contractuels, auxiliaires. — Service du matériel, 172.312.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 131. — Personnels civils extérieurs. — Ouvriers. — Services et formations de l'armée de l'air, 572.380.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 132. — Personnels civils extérieurs. — Ouvriers. — Direction du commissariat de l'armée de l'air, 91.613.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 133. — Personnels civils extérieurs. — Ouvriers. — Service de santé de l'armée de l'air, 13.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 135. — Personnels civils extérieurs. — Ouvriers. — Service du matériel de l'armée de l'air, 488.810.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 137. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée, 1.222.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 138. — Reclassement de la fonction publique « air », 2.092.533.000 francs. »

Sur le chapitre 138, la parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'air.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Sur le chapitre 138, la commission des finances a également opéré un abattement de un million, sur un chiffre total de 2.093.553.000 francs. Il s'agit du reclassement de la fonction publique. La commission des finances ayant appliqué à ce chapitre, pour avoir des renseignements, cette réduction indicative d'un million, le chapitre 138 présente, effectivement, une insuffisance de dotation qui affecte l'article 2: « provision pour revalorisation des soldes, traitemens et indemnités de personnels non reclassés ».

A la date où a été établi le projet de budget, les modalités du reclassement du personnel en service outre-mer n'étaient pas encore connues et il ne pouvait donc s'agir que d'inscrire une provision. C'est d'ailleurs un crédit évaluatif. Dans ces conditions, le Gouvernement demande au Conseil de la République de vouloir bien prendre en considération ces explications complémentaires et de ne pas maintenir l'abattement proposé puisque, en définitive, et comme vous le disiez vous-même, monsieur le rapporteur, le crédit qui a été évalué sera vraisemblablement insuffisant.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. L'objet de cette déduction était uniquement de recueillir les explications de M. le secrétaire d'Etat à l'air. Puisqu'aussi bien ces explications ont été fournies et que ce crédit est manifestement insuffisant, la commission des finances accepte de revenir au crédit de 2.093.533.000 francs.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 138 au nouveau chiffre de 2.093.533.000 francs.

(*Le chapitre* 138, *avec ce chiffre, est adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

M. le président. « Chap. 316. — Alimentation, 2.389.090.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 317. — Chauffage, éclairage, 470 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 318. — Habillement et campement, 2.910.403.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3182. — Couchage et ameublement, 317.203.000 francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'air.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Sur le chapitre 3182, qui intéresse le couchage et l'ameublement et dont le crédit demandé par le Gouvernement et adopté par l'Assemblée nationale se montait à 337.203.000 francs, la commission des finances du Conseil de la République demande un abattement de 20 millions. Elle considère que les éléments de l'armée de l'air stationnés en Allemagne sont entretenus sur un compte spécial en deutschmarks et propose en conséquence une réduction.

Cette réduction ne peut être acceptée, et je vais vous en donner les raisons.

Le programme de couchage et d'ameublement est établi pour l'armée de l'air

dans son ensemble, et, comme la réalisation de ce programme ne peut être immédiate, il n'est pas strictement conditionné par les effectifs présents sous les drapeaux à un moment donné et moins encore par la répartition géographique provisoire de ces effectifs.

Par conséquent, l'entretien d'un effectif de 4.900 hommes pendant l'exercice 1949 sur le compte en deutschmarks n'affecte en rien le montant des crédits nécessaires pour la réalisation d'un programme strictement limité aux besoins essentiels.

La réduction du crédit entraînera le non renouvellement d'une partie des effets, ce qui sera générateur de grandes difficultés lors de l'appel de nouveaux contingents.

Quant à l'ameublement, la réalisation d'un programme complet a été évaluée à 450 millions, sur lesquels ne sont prévus pour 1949 que 85 millions, dont 68 millions sont destinés au renouvellement et au complément indispensable de matériels pour les locaux affectés à la troupe et aux sous-officiers. Le surplus, 17 millions seulement, est affecté à la réalisation d'aménagements nouveaux.

Je me permets donc de demander à M. le rapporteur de la commission des finances s'il veut bien, au nom de cette commission, rétablir le crédit tel qu'il avait été demandé, en suite des explications que je viens de lui fournir.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. En ce qui concerne ce chapitre, je ne ne partage pas tout à fait l'opinion de M. le secrétaire d'Etat à l'air. Si nous discutions ce budget en début d'exercice, l'argumentation qu'il a développée et qui présente une grande valeur pourrait être retenue. Mais à l'heure actuelle, la somme de 20 millions d'abattement qui a été demandée correspond effectivement à des dépenses qui ont été déjà effectuées sur le compte en marks. Ils ne seront plus à imputer sur les crédits demandés pour l'année. Dans ces conditions je ne crois pas pouvoir, au nom de la commission des finances, accepter que l'on procède au rétablissement du crédit demandé.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Si vous le permettez, je voudrais ajouter un mot à ce que vous venez de dire. Vous semblez dire que l'on pourrait prétendre que, dans la période de six mois, nous n'avons peut-être pas besoin de tous ces crédits de payement. Mais vous savez les difficultés que j'ai en ce moment, en raison du régime des douzièmes provisoires. Jusqu'à présent, nous avons été dans l'obligation de suspendre certaines réalisations de marchés.

Je suis harcelé par des fournisseurs qui avaient reçu des commandes pour des fournitures à l'armée de l'air et avec qui des contrats avaient été passés à l'aide des crédits d'engagement. J'ai été obligé de reporter les payements correspondants. Alors je me permets d'insister à nouveau pour que ces crédits soient rétablis.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Je ne peux vraiment pas engager la commission des finances en acceptant en son nom le rétablissement de ces crédits. Mais je demanderai à l'Assemblée de se prononcer sur la demande de M. le secrétaire d'Etat, en l'engageant personnellement à l'accepter, car je sais avec quel souci d'économie M. le secrétaire d'Etat gère les crédits afférents à son ministère.

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, quel chiffre proposez-vous pour le chapitre 3182 ?

M. le secrétaire d'Etat à l'air. 337 millions 203.000 francs au lieu de 317 millions 200.000 francs.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 3182 avec le nouveau chiffre de 337.203.000 francs proposé par la commission des finances.

(*Le chapitre* 318, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 319. — Service de santé, 623.863.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 320. — Frais de déplacement, 639.870.000 francs. »

Sur le chapitre 320, la parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'air.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. A ce chapitre, qui concerne les frais de déplacement, la commission des finances du Conseil de la République a proposé un abattement de quinze millions sur un crédit initial de 690 millions déjà réduit par l'Assemblée nationale à 640.870.000 francs.

A priori, la réduction pourrait être interprétée dans le sens qu'il y a effectivement beaucoup trop de mutations et de déplacements dans l'armée en général, ce qui occasionne des difficultés et des frais aux ménages, etc...

Je voudrais tout de même, à l'égard de l'armée de l'air dont j'ai la responsabilité, vous communiquer les renseignements suivants :

D'abord, les formations de l'armée de l'air sont réparties sur tout le territoire de l'Union française. L'entretien de ces cadres outre-mer implique une relève périodique dont le coût unitaire est élevé, mais dont la nécessité ne saurait être contestée.

Pour l'exercice 1949, les prévisions de dépenses concernant la relève coloniale ont fait l'objet de calculs très restrictifs en fonction des effectifs actuellement sur place ; le chiffre des dépenses sera d'ailleurs accru pour 1950.

En outre, le départ d'éléments pour les territoires de l'Union française est suivi, dans la métropole, du regroupement des éléments restants, sans doute onéreux pour le chapitre 320, mais commandé par le souci de l'emploi rationnel du personnel.

Enfin, la nature même de l'armée aérienne exige une formation complexe et un entraînement incessant du personnel. Ainsi, par exemple, la formation du personnel navigant comporte souvent, pour un spécialiste, cinq ou six stages s'échelonnant sur deux ans.

De même, les officiers doivent être à nouveau envoyés dans les écoles.

Enfin, la mise en service de matériels nouveaux et spécialement des appareils à réaction conduit à adapter et à compléter la formation du personnel qui, groupe par groupe, doit être envoyé en stage, actuellement à Mont-de-Marsan.

Pour toutes ces raisons, je me permets de demander à la commission des finances de ne pas aggraver la réduction qui a déjà été faite à l'Assemblée nationale et de se contenter du chiffre qui a été voté, soit 640.870.000 francs au lieu des 690.870.000 francs que le Gouvernement avait initialement demandés.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur spécial. Le but qu'envisageait la commission lorsqu'elle a proposé cette réduction de principe d'un million de francs était d'amener M. le secrétaire d'Etat à l'air à fournir des explications et à prendre l'engagement de limiter au maximum les déplacements de troupes qui ressortissaient à son département.

Puisque ces assurances nous sont données, la commission renonce à cet abattement et demande l'adoption du chapitre 320 au chiffre de 640.870.000 francs.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 320 avec le chiffre nouveau de 640.870.000 francs proposé par la commission.

(*Le chapitre* 320, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 321. — Frais de transport, 148.174.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3212. — Frais de transport de matériel, 516.390.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 322. — Logement, cantonnement, loyers, réquisitions, 235 millions de francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'air.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Le chapitre 322 concerne les logement, cantonnement, loyers et réquisitions.

Le crédit qui a été demandé initialement par le Gouvernement était de 255 millions ; il a été réduit par l'Assemblée nationale à 200 millions, soit une perte de 55 millions, et, aujourd'hui, la commission des finances, bien intentionnée à notre égard — et je l'en remercie — rétablit 35 millions.

L'abattement portait sur les loyers des logements conventionnés, en vue de réduire le nombre de ces derniers.

Une compression très importante de ces dépenses a pourtant déjà été réalisée dans ce domaine et elle se poursuit.

Selon des instructions de M. le ministre de la défense nationale, il y a déjà eu les suppressions de chambres pour les célibataires, l'augmentation des retenues sur la solde des militaires mariés, une remise en ordre pour les chambres dans les hôtels, afin de donner des chambres plus simples dans des établissements moins luxueux, car il y a eu de nombreux abus, et nous n'avons pas voulu continuer ces errements.

Partiquement, le crédit demandé en 1949 au titre des logements conventionnés n'excède que de 40 millions le montant du crédit de même nature pour 1948.

Au crédit budgétaire de l'exercice en cours, il convient de reporter 27 millions demandés au collectif d'ordonnancement et 19 millions inscrits au budget de 1949, mais c'est une somme qui se rapporte à des dépenses afférentes en 1948 aux opérations d'Indochine, territoire où ne s'applique pas la procédure des payements sur exercice clos.

Ainsi ramenée à sa juste mesure, l'augmentation est parfaitement justifiée par la hausse des loyers. Je remercie donc la commission des finances du Conseil d'avoir bien voulu rétablir ce chiffre de 35 millions. Je me permets de lui dire qu'il me manque 20 millions, absolument nécessaires pour régler des engagements. Si elle voulait accroître son geste, elle pourrait demander le rétablissement total du crédit primitivement proposé par le Gouvernement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. La commission est obligée de maintenir le chiffre de 35 millions, car il résulte d'une assez longue discussion. La commission demande au Gouvernement de ne pas insister.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Effectivement, le Gouvernement n'insiste pas.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 322, au chiffre de la commission.

(*Le chapitre 322 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 323. — Instruction, écoles, recrutement, 110 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3232. — Convocation des réserves. — Soldes et indemnités, 38 millions 749.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3233. — Convocation des réserves. — Entretien, 72 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 324. — Préparation militaire, 18.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

«Chap. 325. — Entretien et réparation des matériels aéronautiques assurés par le service du matériel de l'armée de l'air 923 millions de francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Ce chapitre concerne l'entretien et la réparation des matériels aéronautiques assurée par les services du matériel de l'armée de l'air. Le crédit proposé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale était de 924 millions. L'abattement proposé par la commission des finances du Conseil de la République est un abattement indicatif d'un million.

Voici les explications que je peux fournir: cet abattement a été proposé pour demander le respect des règles comptables. La procédure d'achat des rechanges est exclusive de toute utilisation des lettres d'agrément indiquées dans le rapport. Il s'agit peut-être des achats de rechanges à l'étranger; c'est peut-être cela que vous vouliez viser en parlant de ces lettres d'agrément.

Mais les crédits prévus représentent la contrepartie en devises nécessaires pour l'ensemble de l'armée de l'air, y compris les territoires d'outre-mer.

Ces achats sont effectués, en principe, aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne par l'intermédiaire de nos attachés de l'air, sur le vu de listes très détaillées établies par le service du matériel de l'armée de l'air. Toute commande passée a donc reçu préalablement l'accord de l'administration et les règles comptables, monsieur le rapporteur, sont respectées. Je demande donc le rétablissement du crédit.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. La commission des finances fait remarquer à M. le secrétaire d'Etat que le crédit dont il s'agit est destiné à apurer des opérations anciennes, et j'ai le regret de dire que, contrairement à ce que ses services lui font affirmer, toute la régularité requise n'a pas été observée en ce qui concerne les opérations en cause. Mais aussi bien, puisque cet abattement avait pour effet d'obtenir du Gouvernement qu'il s'engage à renoncer désormais à ces pratiques et à donner l'assurance que de tels faits ne se reproduiront plus, l'engagement étant pris, la commission ne voit aucun inconvénient à ce que les crédits soient rétablis et soient portés, en conséquence, à 924 millions.

M. le président. Sur le chapitre 325, la commission est d'accord pour que le crédit soit porté de 923 millions à 924 millions. Mais c'est ici que nous retrouvons un amendement de M. le général Corniglion-Molinier, adopté tout à l'heure, tendant au transfert de 38 millions qui viennent ainsi s'ajouter aux 924 millions du chapitre 325.

M. le général Corniglion-Molinier. Je suis d'accord.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. La commission aussi est d'accord. Le nouveau chiffre du chapitre 325 est donc de 462 millions de francs.

M. le ministre. Le Gouvernement est d'accord également.

M. le président. Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 325 avec le nouveau chiffre de 962 millions de francs.

(*Le chapitre 325, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 3252. — Réparations du matériel aérien et fournitures de rechange assurées par la direction technique et industrielle, 3.458 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3253. — Réparations du matériel aérien assurées par la direction technique et industrielle (nouveau programme), 700 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 326. — Entretien du matériel des télécommunications, 285 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 327. — Entretien des matériels roulants et des matériels divers, 1.099 millions de francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Le chapitre 327 concerne l'entretien du matériel roulant et divers. Vous vous êtes étonnés à la commission des finances que le prix de la réparation pour certaines voitures, par exemple la Citroën, soit de 357.000 francs. Je vais vous en donner l'explication.

Il semble que ce prix de 357.000 francs ait été extrait d'un rapport d'ensemble d'un inspecteur des finances à la suite d'une inspection faite au service des transports de l'administration centrale, le 17 mai 1949.

En réalité, en ce qui concerne les réparations au quatrième degré des voitures légères Citroën faites par les services pour l'ensemble de l'armée et pour lesquelles les crédits sont prévus, le prix moyen calculé pour les travaux effectués pendant les quatre premiers mois de 1949, s'élève à 250.000 francs.

Il y a les frais généraux qui sont de 22 p. 100, les frais de manœuvre, 26 p. 100, et les frais matériels, 52 p. 100. C'est donc un chiffre de 250.000 francs et non de 357.000 francs.

La différence qui est indiquée provient d'une interprétation trop large des frais généraux, car, dans le rapport de M. l'inspecteur des finances, on intègre l'amortissement des bâtiments, des réparations d'ensemble, moteurs, boîtes de vitesse, ponts arrière, ce qui a fait remonter la dépense à un chiffre qui pouvait vous choquer en raison du fait que le prix d'une voiture Citroën neuve est de 390.000 francs et que le prix d'une réparation de voiture est de 357.000 francs. Telle est l'explication que je voulais donner. Je demande donc le rétablissement du crédit.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Après les explications fournies par M. le ministre, je ne suis pas hostile au rétablissement du crédit. Le chiffre serait alors de 1.100 millions de francs, chiffre qui a été voté par l'Assemblée nationale.

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 327, au nouveau chiffre de 1.100 millions de francs.

(*Le chapitre 327, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 328. — Entretien de l'armement et des munitions, 100 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 329. — Fonctionnement des formations, unités et établissements de l'armée de l'air, 406.490.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 330. — Carburants, 4.605 millions de francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Le chapitre 330, qui concerne les carburants, a déjà subi, à l'Assemblée nationale, un abattement de 100 millions de francs sur un ensemble de 4.707 millions de francs. Ces crédits concernent à la fois les carburants auto et les carburants avion. Les 100 millions de francs qui avaient été abattus ne concernaient que le carburant auto et la commission des finances nous rétablit un crédit de 90 millions de francs.

Par contre, vous nous enlevez 92 millions de francs sur le crédit des carburants avion. Voici donc mes explications.

Vous avez reconnu qu'au point de vue automobile, nous avons fait au ministère de l'air un effort considérable puisque, avec l'aide d'une commission que j'ai instituée en septembre dernier, nous avons pu récupérer un grand nombre de véhicules qui ont été remis à l'administration des domaines; le chiffre qui avait été initialement envisagé a même été dépassé.

A l'administration centrale, il y avait 390 voitures, il y a trois ans; il n'y a plus maintenant que 60 voitures légères et quelques camions. Vous voyez donc que, de ce côté, nous avons fait un sérieux effort d'économie depuis l'année dernière: c'est d'environ de 15 à 20 p. 100 que la consommation d'essence a été diminuée au point de vue du tonnage, sur l'ensemble de mon département.

Par contre, il y a une légère majoration des crédits du fait de l'augmentation du prix du carburant.

Quant à l'abattement de 92 millions de francs sur le carburant avion, je vais vous dire comment nous avons calculé nos prévisions. Nous nous basons sur un prix de cession supérieur de cinq francs à la moyenne du prix de l'essence, car, au prix du carburant s'ajoute celui des produits associés: l'huile de moteurs figure dans le volume total, sans être nommément indiquée.

Par suite de son prix plus élevé, en moyenne 2,5 p. 100, elle entraîne aussi des dépenses supplémentaires, ce qui fait la différence de cinq francs par litre que vous trouvez entre le prix réel de l'essence et celui qui est indiqué sur les crédits.

Pour ce motif, je ne puis accepter cette réduction sur les carburants avion, car vous diminuez d'autant le volume de mes vols qui sont, ainsi que je l'ai déclaré à l'Assemblée nationale, déjà suffisamment réduits, pour maintenir l'entraînement du personnel selon les différentes catégories: chasse, transport, etc.

Je demande donc le rétablissement du crédit en vous remerciant encore d'avoir déjà rétabli celui concernant le carburant auto.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur spécial. J'ai le regret de dire à M. le secrétaire d'Etat à l'air que ces calculs, que j'ai moi-même effectués et qui tiennent compte précisément, non seulement du prix de l'essence, mais du prix des ingrédients et notamment de l'huile de graissage qu'il faut y ajouter, conduisent à un chiffre de 47 francs 25 par litre d'essence acheté, alors que les évaluations de crédits sont effectués sur la base de 55 francs 06. Par conséquent, ce n'est pas 5 francs, mais en moyenne 8 francs par litre, qui figurent comme surestimation, dans ce budget.

Si l'on pousse les calculs plus loin en prenant en considération les 77 millions de litres qui sont utilisés dans la métropole et dans l'armée d'occupation, on arrive à un total de plusieurs centaines de millions de surestimation.

Vous comprenez, dans ces conditions, que la commission des finances ait été extrêmement modeste dans son appréciation et dans sa réduction, lorsque, sur cet article du chapitre qui est manifestement exagéré, elle a procédé à un abattement de 90 millions.

Je ne puis donc que maintenir le point de vue de la commission des finances et demander à M. le ministre de l'air, qui n'aura pas de difficultés du point de vue de la circulation de ses véhicules automobiles et qui n'en aura pas davantage du point de vue du vol de ses avions, de vouloir bien se ranger à cet avis qui semble sage, car les calculs ont été soigneusement faits et les chiffres ne sont pas exagérés.

M. le président. Le Gouvernement maintient-il sa demande?

M. le secrétaire d'Etat à l'air. J'ai certes confiance dans les chiffres de M. le rapporteur mais les miens qui ont été établis par mes services n'indiquaient pas cette même différence. Transigeons, si vous le voulez bien.

M. le rapporteur spécial. La commission des finances accepte — sachant avec quel souci d'économie M. Moreau gère ses crédits — qu'il soit effectué simplement un abattement de 50 millions. (*Mouvements divers.*)

M. le secrétaire d'Etat à l'air. J'accepte cette proposition.

M. le rapporteur spécial. Dans ces conditions, le crédit du chapitre 330 deviendrait 4.647 millions.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 330 au nouveau chiffre de 4.647 millions proposé par la commission.

(*Le chapitre* 330, *avec ce chiffre, est adopté.*)

(*M. Kalb remplace M. Gaston Monnerville au fauteuil de la présidence.*)

PRESIDENCE DE M. KALB,

vice-président.

M. le président. « Chap. 331. — Armement de l'armée de l'air, 188.155.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 332. — Munitions de l'armée de l'air, 852.546.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 333. — Matériel roulant, 696 millions 262.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 334. — Matériel d'équipement des bases, 545.905.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 335. — Entretien des immeubles et du domaine militaire, 798 millions de francs. » — (*Adopté.*)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 410. — Prestations familiales des personnels civils et militaires, 1.756 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 411. — Allocation de logement, 22.743.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 412. — Primes d'aménagement et de déménagement, 4.549.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Subventions.

« Chap. 500. — Constructions aéronautiques. — Subventions, 84.120.000 francs. » — (*Adopté.*)

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 610. — Dépenses militaires diverses (mémoire).

« Chap. 611. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (mémoire).

« Chap. 612. — Dépenses des exercices clos (mémoire). »

TITRE II. — DÉPENSES DE RECONSTRUCTION ET D'ÉQUIPEMENT

RECONSTRUCTION

« Chap. 800. — Bases. — Reconstruction, 584 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 801. — Commissariat. — Reconstruction (mémoire).

« Chap. 802. — Service du matériel. — Reconstruction, 35 millions de francs. » — (*Adopté.*)

ÉQUIPEMENT

« Chap. 900. — Bases. — Travaux et installations, 1.244 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 901. — Aménagement de la presqu'île du Cap Vert (mémoire).

« Chap. 902. — Commissariat. — Travaux et installations, 12 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 904. — Service du matériel. — Travaux et installations, 72 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 905. — Service du matériel. — Achats de surplus, 132.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 906. — Service du matériel. — Achats de matériels à l'étranger (mémoire).

« Chap. 907. — Service de santé. — Travaux et installations, 35 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 908. — Service de santé. — Achats de surplus, 10 millions de francs. » (*Adopté.*)

« Chap. 910. — Télécommunications. — Fabrications, 2.423 millions de francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Ce chapitre 910 intéresse les télécommunications et fabrications. Le crédit demandé par le Gouvernement et voté par l'Assemblée nationale est de 2.424 millions; la commission des finances de votre Assemblée a proposé un abattement indicatif d'un million pour avoir des explications à propos de ce matériel.

Elle s'est évidemment étonnée de constater l'insuffisance de ce crédit. Comme je l'ai déclaré tout à l'heure, dans le programme que nous vous présenterons prochainement, les radars seront intégrés. On a estimé à un chiffre de 20 milliards l'édification de la barrière radar nécessaire à notre pays.

Quant au présent, malgré l'existence d'un matériel français qui a été présenté, à Brétigny, devant la commission de la défense nationale du Conseil de la République, il nous est impossible de fabriquer en série tout de suite ce matériel qui pourtant est bien au point. La situation est ici exactement la même que pour le *Marcel-Dassault* 450 que nous ne pouvons pas avoir immédiatement.

Nous avons donc été obligés d'envisager, compte tenu des accords qui ont été conclus, d'effectuer tout de suite à l'étranger une acquisition se montant environ à 500 millions pour obtenir des radars pouvant s'intégrer dans le programme à réaliser cette année.

Je demande donc à la commission des finances de revenir sur son abattement de un million. J'espère que le Conseil de la République voudra bien la suivre, étant donné que nous vous promettons d'intégrer, dans le programme qui va vous être présenté, les tranches de matériel radar dont nous avons besoin, en nous appliquant à acheter d'abord des radars français.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur spécial. Moyennant cette précision, la commission accepte de rétablir le crédit de ce chapitre au chiffre de 2.424 millions.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 910 au nouveau chiffre de 2.424 millions proposé par la commission.

(*Le chapitre* 910, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. La commission des finances demande que le chapitre 911 soit réservé jusqu'au vote du budget annexe des constructions aéronautiques.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

« Chap. 912. — Matériel de série de l'armée de l'air, 9.946.500.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 2), M. Coupigny propose de réduire ce crédit de 1.000 francs et de ramener en conséquence la dotation de ce chapitre à 9.946.499.000 francs.

La parole est à M. Coupigny.

M. Coupigny. Dans la lettre rectificative que le Gouvernement avait adressée à la commission des finances de l'Assemblée nationale je vois comme explication sur le chapitre 912 — Matériel de série de l'armée de l'air — qu'il est prévu une somme de 6.500.000 francs pour permettre d'offrir, comme présent diplomatique, un avion au shah de Perse.

Loin de moi la pensée de discuter de l'opportunité d'offrir cet avion au shah de Perse, mais il semble que ce présent diplomatique devrait plutôt être pris en charge par le budget du ministère des affaires étrangères.

Si j'ai déposé un amendement sur ce chapitre, c'est surtout pour demander au Gouvernement de bien vouloir envoyer en Indochine suffisamment d'avions sanitaires pour les troupes et pour les civils qui en ont besoin.

On m'a dit que 12 *Morane* sanitaires avaient été prévus pour l'Indochine et qu'il

n'y en aurait que 9. J'espère que M. le ministre de la défense nationale voudra bien me donner des chiffres exacts à ce sujet.

Je demande également au Gouvernement de prévoir l'envoi urgent, là-bas, d'hélicoptères. Les hélicoptères, certes, sont très vulnérables aux armes automatiques; il est bien évident qu'on n'utilisera pas d'appareils de ce genre pour évacuer les blessés d'un poste assiégé; ils seraient descendus. Mais pour certains postes des plateaux du Laos ou du Tonkin ils pourraient rendre des services.

J'ai reçu une lettre d'un de mes camarades du service de santé colonial qui a participé à des opérations au Laos et qui m'écrit:

« Nous voyons avec plaisir par les journaux et les revues que les Parisiens s'amusent fort avec l'hélicoptère qui se pose sur l'esplanade des Invalides. Nous aurions encore plus de plaisir s'ils pouvaient nous en faire envoyer quelques-uns. »

Je demande au Conseil de la République de bien vouloir voter mon amendement. (*Applaudissements sur les bancs de l'action démocratique et républicaine.*)

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Monsieur le sénateur, je tiens à répondre aux questions que vous avez posées.

Il est exact qu'un avion avait été promis au shah de Perse, en 1946, à l'occasion de l'envoi dans ce pays, par le ministre de l'air de l'époque, d'une mission chargée de vendre des *Languedoc*. Cette promesse n'avait pu être réalisée et lorsque le shah Shinshah est venu à Paris en juillet dernier, cette promesse lui fut renouvelée.

J'avais évidemment demandé que cet avion fût payé par le ministère des affaires étrangères et non par les services de l'air; malgré toutes mes démarches je n'ai pas obtenu satisfaction. Il m'a cependant été promis que, hors budget, cet avion serait financé. J'ai donc donné des ordres pour qu'un *Nord-Alpha* puisse être fourni au Shah; ainsi sera réalisée la promesse faite par le Gouvernement français à ce souverain.

Sur la question des avions sanitaires, je suis tout à fait d'accord avec vous. Il convient de ne pas négliger l'envoi de ces appareils indispensables. Du reste, l'Indochine nous avait demandé de lui fournir des hélicoptères. Nous ne disposons pas actuellement de tels appareils à usage sanitaire; mais nous avons envisagé de nous les procurer à l'étranger. Nous cherchons en ce moment, indépendamment des *Morane* 500, que nous avons fait parvenir déjà, le moyen d'envoyer en Indochine les hélicoptères que vous souhaitez. Je prends bonne note de votre demande et je m'efforcerai de la satisfaire.

M. Rotinat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Rotinat.

M. Rotinat. Sur ce chapitre 912, je voudrais demander une précision au Gouvernement. Je dois dire que l'examen du programme de constructions aéronautiques ne nous apporte pas de révélations. Il s'agit encore d'appareils dont l'étude, les essais et l'achèvement se poursuivent, mais qui ne sont pas des nouveautés.

Nous approuvons la position de sagesse prise par M. le secrétaire d'Etat à l'air quant à la construction du *Dassault* 450. Nous voudrions connaître exactement la position qu'il entend prendre, quant à cet avion *Leduc*, dont le rapporteur de notre commission de la défense nationale, M. le général Corniglion-Molinier, a dit qu'il était susceptible de révolutionner le monde aéronautique, de nous faire, dans ce domaine, rattraper le temps perdu et reprendre la première place.

Ce que nous savons et ce que nous pouvons dire de cet avion, c'est que, contrairement aux prévisions des techniciens officiels, les essais en ont été étonnants, qu'une cellule nouvelle, version de guerre, est à l'étude et qu'elle comporterait un dispositif d'armement formidable.

Si j'ajoute que certaines nations étrangères s'intéressent très vivement à la construction de cet avion, que des offres plus que sérieuses ont été faites au constructeur qui les a refusées, vous comprendrez, mesdames, messieurs, que notre commission de la défense nationale soit soucieuse de connaître quelle est, sur ce point précis, la position du Gouvernement, et s'il entend notamment aider cet ingénieur qui travaille modestement et dont les travaux peuvent être d'une utilité si exceptionnelle pour notre défense nationale. (*Applaudissements.*)

M. Coupigny. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Coupigny.

M. Coupigny. Tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous ai posé deux questions. Vous avez bien voulu répondre à la première et je vous en remercie. La seconde visait à vous demander combien il y a actuellement d'avions sanitaires en service en Indochine, et vous ne m'avez pas répondu sur ce point.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'air.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Je vous répondrai, si vous le voulez, d'une façon très précise par une lettre que je vous enverrai.

D'après les renseignements que je possède, une quinzaine d'avions seulement sont affectés ou susceptibles d'être utilisés comme avions sanitaires.

M. Coupigny. Ils n'y sont pas !

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Ils ne sont certes pas uniquement affectés comme avions sanitaires; mais ils sont susceptibles d'être utilisés comme tels. Ce sont les Morane 500, car des avions uniquement sanitaires, il n'y en a pas.

Je ne puis indiquer l'effectif total tels que les avions de guerre ou autres pour des raisons que vous connaissez.

Vous demandez le renforcement. Je vous ai promis d'examiner la question car elle se pose et elle peut se poser encore plus dans l'avenir si les opérations venaient à s'accentuer.

De ce côté, j'ai porté toute mon attention, si vous le voulez bien, je vous donnerai des renseignements à ce sujet.

M. Coupigny. Je vous remercie.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement de M. Coupigny ?

M. le rapporteur spécial. Il me semble que notre collègue, M. Coupigny, pourrait retirer son amendement du moment qu'il a satisfaction à la suite des déclarations de M. le secrétaire d'Etat.

La commission des finances n'a pas eu à délibérer sur cette question; je ne pourrai donc pas l'engager. Mais sans doute M. Coupigny voudra-t-il bien retirer l'amendement proposé.

M. Coupigny. J'aime mieux que satisfaction nous soit donnée puisque pratiquement M. le secrétaire d'Etat à l'air, d'après ce qu'il vient de dire, accepte mon amendement. Il l'a presque défendu lui-même.

J'aime mieux que le Conseil de la République marque par un vote son acceptation.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Qu'il y ait amendement ou non, monsieur le sénateur, je tiens compte de votre suggestion, croyez-le bien, puisque je vous ai donné satisfaction en attendant une réponse plus positive à vous adresser à vous-même.

M. Coupigny. Je retire mon amendement.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Je vous remercie !

M. le président. L'amendement est retiré.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Je tiens à répondre également à la question posée par M. Rotinat, président de la commission de la défense nationale.

Le *Leduc* actuel est un avion expérimental, mais une étude d'avions d'interception dérivée est en cours car nous avons toujours suivi avec un très vif intérêt les expériences qui ont été faites par M. Leduc. J'ai eu l'occasion de me rendre à Toulouse où il fait son expérimentation. C'est évidemment une révélation à laquelle l'étranger s'intéresse, mais j'estime que la France doit d'abord se réserver la primeur de ces appareils.

Nous encourageons tous ses efforts, car sur le budget de cette année, il est encore prévu un crédit substantiel pour le *Leduc*. (*Applaudissements.*)

M. Rotinat. Je vous en remercie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. le rapporteur spécial. Sur le chapitre 912, il y a d'abord une rectification à apporter comme contrepartie de ce qu'on a voté tout à l'heure au budget de la guerre. Il y a une augmentation de 30 millions.

Mais j'ai également un certain nombre d'observations à présenter. Ce chapitre 912 comporte un abattement d'un million proposé par votre commission des finances.

Vous savez que, déjà, au mois de mars dernier, à l'occasion d'un vote de douzièmes provisoires, votre commission des finances unanime vous avait proposé un abattement indicatif de la même somme afin que l'Assemblée décide de l'attitude qu'il convenait de prendre au regard d'une commande qui a été, depuis, très longuement controversée. Il s'agissait du *Cormoran*.

Nous n'avons nullement l'intention, à la commission des finances, de formuler une appréciation touchant l'utilisation possible de ce matériel; nous nous en tenons simplement au souci constant que nous avons d'assurer le contrôle de la gestion des finances publiques.

Or comme cette commande du *Cormoran* avait été lancée, ainsi que vous pourrez le voir dans mon rapport, à la suite de plusieurs conférences de tous les états-majors de la défense nationale réunis — il y avait au total 23 personnes — et que dans ces conférences on avait pris des décisions motivées, qui avaient emporté

le vote du Parlement touchant les crédits à accorder — nous avions demandé, au mois de mars dernier, que si l'on voulait arrêter cette commande, on le fît en s'entourant des mêmes garanties.

Je rappelle que la décision de notre Assemblée était tout à fait explicite: l'arrêt de cette commande devrait s'effectuer sur le vu de propositions motivées faites par les mêmes états-majors, et engageant leurs responsabilités. Et par ailleurs, s'il s'avérait que 2 milliards et demi avaient été gaspillés — maintenant c'est plus de 3 milliards et demi qu'il faudrait compter — par incapacité ou par légèreté, le Gouvernement devrait alors prendre les sanctions qui s'imposeraient, car de tous ces errements, de tous ces abus, de toutes ces irresponsabilités, c'est toujours, en définitive, le contribuable qui fait les frais.

Après le Conseil de la République, l'Assemblée nationale, adoptant le même point de vue, a confirmé l'abattement que nous avions fait.

La construction de ce matériel ne devait donc être arrêtée que moyennant les conditions que les deux Assemblées avaient posées.

A l'heure présente l'amendement qui vous est proposé n'a pour but que d'affirmer à nouveau cette position et d'indiquer que, dans l'avenir, la situation n'ayant pas changé, le Gouvernement devra, s'il veut effectivement procéder à cet arrêt, remplir les conditions que le Parlement avait imposées.

Or, après avoir rappelé la position prise par le Parlement, je voudrais informer mes collègues du mépris évident que le Gouvernement témoigne aux décisions parlementaires.

Nous sommes en pleine discussion budgétaire. Nos décisions ont été prises en mars. Nous examinons ce soir ce projet, nous discutons sur ce sujet.

La décision prise en mars par les Assemblées a force de loi. La volonté du Parlement s'impose à tous, même à des ministres, aussi haut placés soient-ils. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite et sur quelques bancs au centre.*)

Or, le ministre de la défense nationale, dans une lettre qu'il a adressée hier au liquidateur, abusivement chargé d'ailleurs de mettre un terme à l'activité de l'une de nos sociétés nationales, a donné des instructions pour l'arrêt de la fabrication, non seulement du *Cormoran*, mais de tous les prototypes d'appareils en cours de réalisation; il a donné l'ordre de tout liquider.

Nous aurons à nous en expliquer, mais quand on parlera de la réorganisation des industries aéronautiques, un débat très large s'instaurera sur ce sujet.

Il y a deux choses cependant à retenir, dès maintenant: c'est qu'un ministre n'est pas au-dessus des lois et que, une fois la volonté du Parlement affirmée, sans ambiguïté, par un vote des deux Assemblées, lorsqu'on ne se conforme pas strictement à cette volonté, on viole à ce moment-là les institutions que la République s'est données.

Cela est d'autant plus grave qu'après la désagrégation de nombreux éléments de notre activité nationale, contre laquelle nous nous efforçons de lutter les uns et les autres, on amorce, par de tels procédés, la désagrégation du régime parlementaire lui-même, ce qu'aucune Assemblée ne saurait tolérer. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Il y a un second point sur lequel je veux appeler votre attention. Que le *Cormoran* soit utile, qu'il puisse être employé par tel ou tel service ou par l'armée, là n'est point la question. Mais que, pour faire apparaître naturelle la suppression de cette commande, on recoure à des affirmations erronées, cela ne peut se tolérer.

Or, on l'a déjà fait dans cette Assemblée, au mois de mars dernier, lorsque le ministre de la défense nationale a dit que le *Cormoran*, à son premier vol, avait démontré qu'il ne pourrait jamais voler; on l'a fait dans l'autre Assemblée, il y a quelques jours à peine lorsque, évoquant un banal accident de la circulation — car c'est au sol que cet accident s'est produit, dans un essai de roulement — le même ministre a déclaré que cet appareil n'était pas sûr, car il échappait à la commande de celui qui voulait le diriger — c'est dans le *Journal officiel* que j'ai relevé cela — je dis qu'en affirmant des choses aussi graves et qui ont d'autant plus de répercussion qu'elles sont prononcées de plus haut, on commet une véritable agression contre les forces morales et intellectuelles de ce pays et que l'on porte par conséquent atteinte aux intérêts du pays. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite et sur divers bancs au centre et à droite.*)

De cela, nous en avons eu la démonstration ce matin. Six de nos collègues — et ils eussent été 60 si la séance du matin et l'improvisation de cette visite ne les en eût empêchés — ont fait ce qui était le devoir d'un parlementaire et ce qui devrait être aussi le devoir de nos dirigeants.

Ils ont voulu se rendre compte par eux-mêmes *de visu* de ce qui se passait, ils sont allés voir le *Cormoran;* ils l'ont vu, ils y sont montés, ils ont décollé, ils ont volé, ils ont atterri. Tout s'est très bien passé, même avec un moteur stoppé.

Vous pourriez continuer à dire, vous les détracteurs impénitents que c'est une heureuse chance. Mais je me suis procuré toutes les feuilles de vol, toutes les feuilles d'essai de cet appareil. A l'heure présente, il a effectué 28 sorties, 29 avec la nôtre, cela fait près de trente heures de vol et toutes avec la même régularité. Il n'y a pas eu un seul incident. Je mets quiconque au défi de prouver le contraire. Voilà ce qu'est la vérité. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Quand on recourt à de tels procédés, quand, au lieu de faire sa conviction personnelle par une visite personnelle, quand on se fie en une matière controversée à des renseignements qui peuvent être tendancieux ou erronés, à ce moment-là, on commet une faute grave car la conséquence n'est pas simplement qu'on dévalorise un matériel, mais qu'on fait planer une suspicion injustifiée sur tous ceux qui ont conçu, construit ou collaboré à la réalisation de ce matériel.

Nous n'avons pas, actuellement, tellement de ces forces intellectuelles et morales sur lesquelles nous puissions compter, que nous devions les dévaloriser, les détruire ou les désagréger.

J'ai été souvent un censeur sévère, je suis prêt à le redevenir, quand il y aura nécessité. Mais la vérité avant tout, et c'est elle qui me conduit à faire cette déclaration au sein de cette Assemblée.

On ne fait pas de besogne utile pour la France quand, sans mesurer ses paroles, on répand le doute et la crainte dans les esprits. Et il est encore plus triste de voir démoraliser injustement des techniciens si profondément attachés à leur métier, et qui n'ont nullement démérité. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs à gauche, au centre et à droite et sur divers bancs au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le général Corniglion-Molinier.

M. le général Corniglion-Molinier. Je n'ai pas l'intention de discuter ici des problèmes financiers et de la gestion de la Société nationale de constructions aéronautique du Centre. Mais je m'élève de la façon la plus formelle contre les précisions données par l'annexe VIII au présent rapport, dont les chiffres sont très éloignés de la réalité, et risquent d'abuser par leur caractère technique mes collègues du Conseil de la République.

Le rapport de M. Pellenc passe en revue les prototypes et les études en cours de réalisation dans cette société, et les informations données sur les caractéristiques de ces ateliers ne correspondent pas de loin à la réalité.

Voici un exemple que je relève sur le *Cormoran.*

M. Pellenc écrit dans son rapport — et lui ayant fait cette remarque, il m'a dit que c'était la société qui lui avait communiqué ce rapport... (*Rires.*)

M. Pellenc. Permettez, mon cher collègue de vous interrompre; et ce qui m'autorise à le faire ce sont les sourires de mon ami M. Laffargue, qui pense sans doute que cette fois, dans mes chiffres, je me suis trompé. Cela prouve d'ailleurs que, pas plus que vous, il n'a eu le temps de lire avec suffisamment d'attention le rapport que je vous ai présenté. Ce rapport, je l'ai établi en y incorporant les renseignements qui m'ont été communiqués par la société...

M. le général Corniglion-Molinier. C'est ce que je viens de dire.

M. Pellenc. Oui, mais je n'ai pas dit ce que vous me faites dire, que je les prenais à mon compte. J'ai dit de façon très claire qu'on trouverait en annexe à mon rapport le programme détaillé des travaux auxquels la Société du Centre consacrait ses efforts — et ce programme, dans mon texte, je n'ai fait que l'énumérer.

Je craindrais qu'on altérât le sens de mes paroles en m'attribuant la paternité d'un document que, dans un souci d'information, j'ai simplement joint à mon rapport.

Je crois ce document sérieux, mais je sais aussi que, comme tout document, il peut être contesté. Et vous êtes en train de le prouver. Mais ce n'est pas de mes déclarations que vous faites le procès.

M. le général Corniglion-Molinier. Je donne des précisions. Il est indiqué que le poids du *Cormoran* est de 27.500 kilos et que le poids du *Bréguet* « deux ponts » était de 29.000 kilos. Ce qui compte, ce n'est pas la comparaison de deux poids avec plus ou moins d'essence suivant qu'on veut faire pencher la balance d'un côté ou de l'autre, mais le poids de la structure à vide, sans équipement.

Or, la structure du *Bréguet* 761 pèse 22.131 kilos, celle du *Cormoran* 27.215 kilos. Pour reprendre les termes, dans le domaine du poids de structure, ce n'est pas le *Cormoran* qui l'emporte.

Sur le chapitre des considérations techniques, si l'on compare les possibilités du *Cormoran* à celles d'un appareil en service depuis sept ans, comme le Douglas D. C. 4, nous arriverons aux chiffres suivants, dont l'éloquence ne vous échappera pas: sur un parcours de 1200 kilomètres, le *Cormoran* transporte 11 tonnes, le D. C. 4 également. Sur un parcours de 2.500 kilomètres, le *Cormoran* transporte 7 tonnes, le D. C. 4, 8 tonnes 5; sur un parcours de 4.000 kilomètres, le *Cormoran* transporte 2 tonnes, le D. C. 4, 7 tonnes 7; enfin, sur

un parcours de 6.000 kilomètres, le D. C. 4 transporte 3 tonnes 4, alors que le *Cormoran* ne se transporte plus lui-même.

Il faut remarquer que les chiffres du *Cormoran* sont établis sans tenir compte des impératifs de la réglementation internationale qui exigent une réserve d'essence de 45 minutes et la possibilité d'effectuer un détournement de 200 kilomètres.

Allons-nous envisager la construction d'un matériel qui, entré en service en 1952, aurait des performances ridicules par rapport à des avions en service depuis 1940 ?

Ce qui est plus grave, c'est que, dans ce rapport, on est muet quant aux performances de la machine et qu'on ne fait pas état de sa situation technique. On ne dit pas que les essais en soufflerie qui ont été effectués après l'accident survenu en juillet dernier, et au cours duquel cinq personnes ont trouvé la mort, ont prouvé qu'une erreur de dessin en était la cause.

Je passe sur les responsabilités d'un bureau d'études qui n'a effectué qu'après un accident grave les mesures en soufflerie qui auraient peut-être permis de le prévenir; mais la commission qui, conformément aux ordres de M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air), a entendu les techniciens qui construisirent le *Cormoran*, a rédigé un rapport dont on ne trouve aucune trace, mon cher collègue, dans votre rapport.

Ce rapport précise que les essais en vol ont révélé qu'en ouvrant les volets de 15 p. 100 seulement, un couple piqueur apparaissait et le bureau d'études du centre reconnaît que certaines modifications devraient être apportées concernant le changement du calage des moteurs et le gouvernail de profondeur.

Ces modifications et les essais correspondants représentent une somme de l'ordre de 60 millions. Allons-nous poursuivre de telles dépenses pour mettre au point un avion qui ne pourra être mis en service que dans deux ou trois ans, et dont l'emploi ne présente aucun intérêt, ni pour les militaires ni pour les civils, en raison de ses trop faibles performances!

Vous avez souligné vous-mêmes, mon cher Pellenc, que les moteurs destinés à équiper le *Cormoran* ont été choisis à tort par le ministère de l'air. J'en conviens. A l'époque, il n'existait qu'un moteur de forte puissance le 14 R. Quant au 14 U, de 2.000 chevaux, les techniciens de la S. N. E. C. M. A. reconnaissent qu'il ne pourra pas être mis en service avant cinq ans, mais il apparaît paradoxal que les constructeurs s'en aperçoivent trois ans après la notification du marché.

Des moteurs de 1.500 chevaux, qui ne sont d'ailleurs pas toujours au point, ne suffisent plus, c'est incontestable, à faire voler le *Cormoran*. Il lui faut des moteurs de 2.400 chevaux Pratt et Whitney. Or, ces moteurs ne se trouvent pas en France et leur montage sur le *Cormoran* imposerait de nouvelles modifications des attaches d'ailes et du train d'atterrissage qu'il faudrait renforcer.

Cependant, en dépit de ses insuffisances de performance, en dépit des erreurs de conception que je viens de dénoncer, en dépit enfin des importantes modifications à apporter à l'appareil, dont les constructeurs eux-mêmes reconnaissent la nécessité, les usines travaillaient encore, il y a quelques jours, sur des cellules du *Cormoran* ancienne version, c'est-à-dire sur des cellules inutilisables.

Pour exprimer ma pensée sur cette grave question, il me faut dire que si la machine est techniquement mal conçue et si ses performances sont insuffisantes et techniquement inférieures, c'est le moment de demander que des mesures soient prises — et là je rejoins M. Pellenc — pour que des erreurs de cet ordre ne se renouvellent pas et que ceux qui les ont commises en répondent devant nous. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

Et puis, mes chers collègues, la commande d'un matériel quel qu'il soit a des incidences profondes sur la structure des forces armées. Dans le cas du *Cormoran*, c'est la création des écoles de quadrimoteurs, c'est la construction de matériels adaptés aux servitudes de l'avion, ce sont enfin les énormes servitudes qu'entraîne une flotte d'appareils de cette importance.

Alors que la France consacre, pour ses forces de l'armée de l'air, 30 milliards par an, que la Grande-Bretagne dépense 350 milliards pour sa *Royal Air Force* et les Etats-Unis 1.900 milliards, je voudrais que vous compreniez cette disproportion dans les moyens qui aurait dû empêcher ceux qui avaient à charge les crédits de la défense nationale d'adopter un tel appareil sans que soient contentés les impératifs de la stratégie.

Dans le même temps que l'on commandait le *Cormoran*, on ne commençait ni à construire une flotte d'interception, ni l'implantation du réseau radar, ni la flotte nécessaire à l'Union française. Si, d'aventure, de telles choses ont été négligées, comment apprécier l'inconscience de ceux qui se sont engagés dans cette voie sans avoir seulement dressé un bilan et terminé une addition.

M. le rapporteur spécial. C'est très exactement ce que j'ai dit.

M. le général Corniglion-Molinier. J'estime, puisque cet avion est inutile, qu'il est nécessaire que soient examinées les conditions dans lesquelles un fardeau de plusieurs milliards a été imposé au pays.

Pour terminer, je demanderai à M. le ministre de la défense nationale de nous donner lecture du rapport qui a été fait par quatre personnages de premier plan qui sont le général Lechères, l'amiral Nomy, le contrôleur général Hederer et M. Mazer, chef par intérim de la D. T. I., commissaire du Gouvernement, je crois, qui est ici aujourd'hui. Je voudrais qu'on nous dise exactement ce qu'il y a dans ce rapport et je pense que l'opinion de ces autorités vaut bien celle de M. Pellenc et la mienne. (*Applaudissements à gauche et sur de nombreux bancs au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la défense nationale.

M. le ministre de la défense nationale. Messieurs, ce débat paraît avoir, tout d'abord, pris un ton fort élevé et je crois bien que quelque gouvernement a été accusé d'abord de violer la loi, ensuite de jeter au vent les deniers publics.

Je parlerai très simplement et sans élever le ton. Messieurs, la loi qui aurait soumis la résiliation des marchés du *Cormoran* à des conditions, j'attends qu'on me la cite et qu'on me la lise. La loi, c'est un texte qui est voté par les deux assemblées et dans les mêmes termes, ou adopté par l'Assemblée nationale après une délibération du Conseil de la République et qui ordonne telle ou telle chose. Or, messieurs, je ne connais point de texte de ce genre. Je connais certes des discours, des vœux, des indications qui ont été exprimés avec conviction, avec force par des membres de cette assemblée, voire au nom de certaines commissions, sous-commissions de cette assemblée. Ce n'est pas la loi. M. Pellenc fait la loi avec nous tous; il ne la fait pas tout seul. (*Applaudissements à gauche.*)

C'est pourquoi je me permets de lui dire simplement qu'il faut ramener le débat au point pratique où nous avons à prendre une décision.

Messieurs, déjà lors du dernier débat — lors, si j'ai bonne mémoire, de l'avant-dernier douzième, au mois de mars — ma religion était complètement éclairée sur la question, et je vous dis tout de suite ma conviction personnelle: l'avion, dans son état présent, offre des infériorités, des défauts techniques. Il n'est pas sûr que ces défauts puissent être guéris, mais il est fort possible que l'on arrive à obtenir ce rééquilibre nécessaire qui lui manque en ce moment.

Mais ce qui le juge définitivement, ce sont les considérations que vient d'énoncer M. le général Corniglion-Molinier. Supposons que le programme soit rempli. Supposons que l'avion puisse voler en emportant 12 tonnes dans ses flancs. Il faut, pour qu'il représente une force, qu'il soit exécuté en série. Une certaine commission avait envisagé soixante appareils. A d'autres époques, on avait été infiniment plus ambitieux puisqu'on en avait commandé deux cent quarante-cinq. (*Mouvements divers.*)

Mais prenons le chiffre relativement modeste de 60 appareils. Cela représente, étant donné les équipages nécessaires, les modifications apportées aux pistes, étant donné l'ensemble dans lequel un tel appareil doit s'encadrer — car vous n'imaginez pas qu'un appareil de cette masse qui n'est pas extrêmement rapide puisse circuler sans protection dans un ciel où se déroulent des combats — cela représente, dis-je, selon certaines évaluations, quelque 20 milliards de francs pour l'ensemble des dépenses. Je ne discute pas le chiffre. Je l'indique simplement pour fixer les idées. Il est probablement inexact ou en partie imaginaire, mais il est certain qu'une telle flotte, aussi lourde, aurait prélevé sur notre potentiel aéronautique une part telle qu'on se demande ce qui serait resté pour l'essentiel.

Lorsqu'on considère la chose du point de vue financier, alors, messieurs, les chiffres apparaissent tels que, véritablement, la discussion n'est plus possible. Tels sont les éléments de ma conviction.

Ici et à l'Assemblée nationale, on a examiné le problème. Je sais, je l'ai constaté, que tout le monde ne partageait pas mon sentiment. Nous avons tenu, M. le secrétaire d'Etat et moi-même, à provoquer une consultation officielle et d'ailleurs réglementairement nécessaire d'après les règles que nous-mêmes avions fixées. Nous avons chargé une commission d'admissibilité d'examiner le *Cormoran* et cette commission d'admissibilité était composée des hommes placés dans chacun des corps utilisateurs au sommet de la hiérarchie, et qui, par conséquent, ont véritablement et personnellement la responsabilité devant le Gouvernement de la marche de leur industrie ou de leur service: le général Lechères, chef d'état-major général de l'air; l'amiral Nomy, chef de l'aéro-navale; le contrôleur général Hœderer, secrétaire général de l'aéronautique civile, et l'ingénieur général Mazer, directeur de la D. T. I. par intérim.

Nous avons un rapport. Voulez-vous que je vous le lise ? Il est un peu long mais, au risque peut-être de passer sur quelques détails techniques, je crois qu'il est tout de même préférable que j'en donne connaissance au Conseil. (*Parlez! parlez!*)

Le voici:

« Conformément aux ordres de M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air), le général Lechères, etc., se sont réunis en commission pour examiner la situation actuelle des avions *Cormoran* NC 211.

« La commission s'est réunie une première fois le vendredi 3 juin, à Villacoublay, auprès du premier avion en cours d'essai. Après avoir eu un premier contact avec MM. Riffart, Robin et Delhys, de la S. N. C. A. C., la commission a décidé de se réunir le mardi 7 juin, à la direction technique, avec les représentants de la S. N. C. A. C., qui doivent apporter les résultats des essais en soufflerie et des premiers essais en vol.

« Au cours de la réunion du 7 juin, les représentants de la S. N. C. A. C. ont indiqué tout d'abord la situation des différents avions et indiqué les dates probables de leur sortie d'usine.

« Le premier avion sorti de Billancourt a effectué environ vingt heures de vol; le deuxième avion, des usines de Billancourt, sortira en juillet; le troisième avion, des usines de Billancourt, sortira en octobre; le quatrième avion, des usines de Bourges, sortira fin octobre; le cinquième avion, des usines de Bourges sortira à la fin de l'année 1949.

« Les essais en soufflerie, d'après M. Robin, n'ont pas pu donner de renseignements précis sur les causes de l'accident survenu au prototype au cours de son premier essai. Le service technique, au contraire, indique, dans un rapport du 12 avril 1949 ci-joint, que les essais en soufflerie donnent une explication cohérente de l'accident du prototype. Les essais en vol, par ailleurs, ont révélé qu'avec un braquage de 15 degrés des volets, on commençait à trouver un couple-piqueur. Après ce dernier résultat, M. Robin indique que certaines modifications concernant le changement du calage des moteurs sur l'aile et la compensation des gouvernes de profondeur doivent être apportés, et il nous donne le programme général des essais restant à faire avec l'avion n° 1, à train fixe. »

Suit une énumération qui a vraiment un caractère tout à fait technique, que je vous demande la permission de passer. Je la communiquerai aux commissions, bien entendu. On y indique à la fois les inconvénients, les lacunes, les modifications et les essais à faire et on continue:

« Le temps nécessité par ces essais et ces modifications sera de trois à quatre mois environ au moins. A cette date, l'avion sera prêt à faire des essais pour vérifier si le changement de calage des moteurs et la compensation des gouvernes ont été un remède suffisant pour éviter un couple-piqueur important après l'abaissement des volets. Ces essais et ces modifications doivent se chiffrer à environ 40.500.000 francs de dépenses, d'après le constructeur. Ce n'est donc que dans quatre mois et après ces dépenses, qui paraissent sous-estimées et qui atteindront au moins 80 millions, que les essais systématiques et la mise au point de cet avion pourront commencer. »

« Ces renseignements donnés, le représentant de la S. N. C. A. C. se retire et les membres de la commission prennent connaissance des rapports établis par les services de la D. T. I.:

« L'annexe I, qui donne un ordre de grandeur sur l'économie à attendre de la résiliation, 600 millions environ, en faisant ressortir par ailleurs les répercussions sur le travail des usines de Bourges, de Châteauroux et de Fourchambault;

« L'annexe II, qui montre que les questions de montage des moteurs, tant français qu'anglais, ne sont pas encore résolues.

« Après discussion, les membres de la commission arrivent aux conclusions suivantes:

« 1° Etant donné le cadre budgétaire imposé, notre premier devoir est de satisfaire les besoins fixés en première urgence pour l'armée de l'air et l'aéronautique navale.

« Il convient donc d'arrêter toutes les dépenses dispersées sur les fabrications accessoires ou de troisième urgence qui provoquent une hémorragie des crédits nuisibles car elles risquent de mettre en péril la réalisation du matériel destiné aux missions fondamentales de l'armée de l'air et de l'aéronautique navale.

« 2° La fabrication du N. C. 211, de l'avis des membres de la commission, entre dans ce cadre.

« En effet, M. le général Lechères précise que, même si cet avion était réussi, il ne répondrait pas aux besoins de première urgence de l'armée de l'air qui ne peuvent déjà pas être satisfaits.

« M. l'amiral Nomy déclare qu'il en est de même pour l'aéronautique navale.

« M. Hoederer indique que les transporteurs publics n'ont aucun besoin d'un matériel de ce genre; que, par ailleurs, l'avion ne peut être mis entre les mains de ses utilisateurs qu'après avoir terminé les essais du centre d'essai en vol, étant donné les incertitudes d'emploi de cet avion avec les moteurs Bristol, car le calage des moteurs sur l'aile met en question la résistance des hélices allant sur ce moteur.

« Il pense que l'utilisation de ces avions sera une très grosse charge pour le budget du S. G. A. C. C.

« L'ingénieur général Mazer précise que les essais de l'avion n° 1, après ce qu'ont indiqué les techniciens de la S. N. C. A. C., ne pourront être terminés au centre d'essais en vols qu'après neuf mois environ, si des modifications importantes de gouverne ne se révèlent pas indispensables.

« Devant cet ensemble de données, les membres de la commission estiment que la construction du *Cormoran* doit être arrêtée et que la mise au point de l'avion n° 1 doit être suspendue. »

Voilà, mesdames, messieurs, le document qui nous donne, je crois, l'opinion la plus autorisée que nous puissions avoir. Je pense que connaissant cet avis, je gaspillerais les deniers publics si je continuais à dépenser de l'argent sur le *Cormoran*. (*Applaudissements à gauche.*)

J'aurai, dans très peu de jours, l'occasion de dire mon sentiment devant vous sur l'ensemble du problème de l'industrie aéronautique. Aujourd'hui, je dirai simplement que ce sont des idées de ce genre, des idées sorties de l'imagination ou de stratèges ou de techniciens, présentées brillamment mais sans souci de ce que coûte leur mise en œuvre soit en argent, soit en efforts, qui ont conduit l'industrie aéronautique française au point où elle se trouve aujourd'hui. (*Applaudissements à gauche.*)

Mon devoir fondamental, essentiel, est, dans toute la mesure où je le puis, de mettre un terme à des pratiques de ce genre. (*Applaudissements à gauche.*)

Il y a des responsabilités engagées et nous avons prescrit une première enquête qui est en cours et aboutira à un rapport qui nous sera remis dans quelques jours.

Ce que je sais de l'histoire du Cormoran, c'est que le nombre des responsabilités engagées de plus ou moins près est considérable et qu'il y a eu une illusion partagée, à un certain moment, par beaucoup de gens. Je vous dis cela avant la lettre: peut-être fera-t-on ressortir plus particulièrement, plus spécialement la responsabilité de telle ou telle personne.

Une décision a été prise à un moment décisif et, le cas échéant, nous sanctionnerons.

D'ores et déjà, il y a, dans certaines de nos décisions, des sanctions qui peuvent même paraître rigoureuses. En tout cas, ce que je veux dire au Conseil de la République, c'est que le problème du *Cormoran* est le test sur lequel s'appuie le redressement de l'industrie aéronautique française. Il faut rompre avec la politique des illusions qui ne peut nous mener qu'à des erreurs, à des pertes d'argent, à des efforts vains, au chômage des ouvriers et à cette désespérance qui, parfois, s'empare de nos aviateurs en voyant les sommes considérables qui sont dépensées et en voyant cependant, au cours des années, aucun appareil venir grossir leurs escadrilles. (*Applaudissements à gauche et sur quelques bancs au centre.*)

Il suffit que quelques avions modernes arrivent dans nos escadrilles pour qu'aussitôt on sente, chez ces aviateurs, renaître l'espoir et la confiance dans les ailes françaises.

Il faut que nous soyons sévères si nous voulons être efficaces. Nous n'avons pas le droit de ne pas être sévères et de ne pas aller jusqu'au bout. (*Applaudissements à gauche et sur quelques bancs au centre et à droite.*)

M. le président. Personne ne demande la parole sur le chapitre 312 ?

M. Georges Laffargue. Je la demande, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Laffargue.

M. Georges Laffargue. Je voudrais calmer les appréhensions de mon ami M. Pellenc.

Je n'ai pas « ricané », comme il l'a pensé, mais j'ai été très heureux qu'une controverse s'établisse et je remercie M. le ministre de la défense nationale d'avoir posé le problème sur son véritable plan.

Il ne s'agit pas d'intérêts particuliers ou syndicaux ou d'affaires quelconques qui soient engagés. Il s'agit d'un problème français et il n'est pas possible que nous ne soyons pas émus par deux phénomènes: c'est d'abord l'absence de la France, du fait de l'occupation et de la guerre, dans un monde moderne qui a progressé à pas de géant, et c'est, d'autre part, la disparité actuelle, effroyable, entre notre technique et la technique mondiale.

Il est très certain que nos budgets d'armement sont modestes et qu'ils seront pendant longtemps nécessairement modestes. Mais il est évident que c'est un crime contre la nation et contre sa sécurité que de les gaspiller dans une série d'opérations insensées.

Quand vous aurez le temps, monsieur Pellenc, avec ce sens que vous avez très aigu de l'exactitude des choses, vous ferez le bilan des sommes que depuis la Libération nous avons englouties dans un système d'usines, et vous dresserez le prix de revient du matériel que nous avons sorti en contrepartie. Vous comprendrez pourquoi, malgré les sommes dépensées pour la défense nationale de ce pays, non seulement nous n'avons pas d'armée, mais nous avons été incapables d'installer l'infrastructure de l'armée même de demain.

Nous sommes un pays qui ne sera jamais le pays de la quantité. Seulement, si nous savons ne pas disperser nos efforts et les utiliser, si nous savons ne pas céder à des pressions qui sont quelquefois des pressions sordides, des pressions de prestige, nous pouvons restituer à la France un matériel de qualité.

N'oublions jamais que lorsque la guerre de 1914-1918 est passée dans une période critique, c'est l'aviation française qui a fourni à l'Amérique le matériel de la victoire.

Nous pouvons être encore demain, non pas comme certains le disent, les « rampants », encore que j'aie une grande amitié pour mes amis les fantassins auxquels j'ai longtemps appartenu, mais nous pouvons être, avec les ailes françaises, ceux qui ont la conception de techniques nouvelles. Il y faut du courage et, monsieur le ministre, je vous félicite d'avoir eu cette forme de courage. (*Applaudissements à gauche et sur quelques bancs au centre.*)

M. Bousch. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bousch.

M. Bousch. J'ai entendu tout à l'heure, avec intérêt, M. le ministre, et je me suis permis de prendre quelques notes, ainsi qu'à l'occasion du discours de M. le général Corniglion-Molinier.

Je relève un certain nombre de faits qui, pour moi qui ne suis pas aviateur ni intéressé dans l'affaire du *Cormoran*, me paraissent étranges, étant donné que, ce matin, je me suis rendu à Villacoublay, j'ai volé dans un appareil, j'ai atterri, et vous voyez que je me porte toujours bien.

Le général Corniglion-Molinier nous a indiqué tout à l'heure que cet appareil serait possible s'il y avait des moteurs Pratt et Whitney, qu'il faudrait en acheter à l'étranger. Mais en fait, de quoi allons-nous faire notre aviation cette année ? Avec quoi allons-nous combler le vide ? N'est-ce pas avec des avions étrangers dont l'entretien coûtera cher ?

Notre rapporteur m'excusera également de relever que pour faire voler ces appareils, il faudrait des pilotes à former dans des écoles nouvelles, qui coûteraient très cher. Mais qu'il me soit permis de faire observer que le ministre responsable aurait pu s'en rendre compte avant de passer commande de ces appareils.

Enfin, je relevais dans le discours de M. le président Ramadier que c'est une réserve de près de 20.000 hommes qu'il faudrait pour servir ces appareils. Je ne pense pas qu'il faille exagérer à ce point le personnel nécessaire pour pouvoir entretenir la petite flotille dont il pourrait être question d'envisager l'achèvement, car, en fait, mes chers collègues, je ne crois pas maintenant qu'il s'agisse de fabriquer des *Cormoran* en nombre : la situation financière de la France ne le permet pas. Le seul problème qui nous est posé est celui-ci : peut-on finir la série des dix *Cormoran* pour lesquels 3 milliards ont été engagés ? Si l'on arrête la construction, 3 milliards de matériel vont au pilon, comme je le disais hier soir.

En ce qui concerne cette commission dont l'avis pèse sur votre décision, elle comporte certes des personnalités très qualifiées, mais aucun représentant de l'armée de terre. Or, si je comprends bien, cet appareil a été conçu pour transporter la division aéroportée ou des éléments dont la mise sur pied avait été envisagée.

Si vous supprimez la division aéroportée ou l'embryon qui doit permettre de la constituer, dès lors il n'est évidemment plus besoin d'appareils pour ses transports.

Enfin, M. le ministre disait tout à l'heure que cet appareil serait sujet à des attaques en cours de transport. Mais, si je suis bien renseigné, nous avons transporté des matériels à Madagascar, au moment des opérations dans l'île, des Junkers allemand faisant du 180 à l'heure et tout aussi vulnérables que les *Cormoran*. Je ne voudrais pas défendre cet appareil, mais, avant d'arrêter cette fabrication, je voudrais connaître l'avis de ceux qui ont présidé à sa conception et à sa commande, c'est-à-dire en particulier l'avis de l'armée de terre et de l'état-major de la défense nationale.

Vous voulez réaliser des économies en arrêtant la construction du *Cormoran*, mais par quoi entendez-vous remplacer les commandes en cours et assurer la charge des usines ?

Ce n'est pas en arrêtant toutes les fabrications que vous éviterez le chômage. Arrêtons les fabrications inutiles et inutilisables et remplaçons les par des appareils d'interception modernes. Combien en mettrez-vous en chantier cette année ?

Vous savez parfaitement, M. Bourgès-Maunoury vous l'a rappelé à l'Assemblée nationale, que le crédit prévu ne permettra pas de combler le vide de notre aviation en 1949 ou 1950 par des fabrications importantes d'appareils modernes. Nous n'aurons finalement ni appareil d'interception, ni appareil de transport, ni cargo lourd. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la droite, du centre et de la gauche.*)

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 912?...

Je rappelle que le crédit de ce chapitre doit être augmenté d'une somme de 30 millions par transfert d'un crédit inscrit au chapitre 912 de la guerre, en conséquence de l'adoption d'un amendement de M. Corniglion-Molinier.

C'est donc le chapitre 912 avec le nouveau chiffre de 9.946.500.000 francs que je mets aux voix.

(*Le chapitre* 912, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 921. — Service de santé. — Etudes et recherches, 15 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 923. — Etudes et prototypes, 12.119 millions de francs. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Sur ce chapitre, des explications m'avaient été demandées, et voici ce que je tiens à déclarer à cette Assemblée.

De très nombreuses études de prototypes ont été lancées après la libération, soit pour satisfaire les demandes des utilisateurs, soit pour des besoins expérimentaux. Un certain nombre d'études ont déjà dû être arrêtées, devant les crédits que l'aboutissement de ces études auraient nécessités.

Actuellement, parmi les prototypes en cours de fabrication et de mise au point, il en reste encore un certain nombre qui proviennent de programmes abandonnés, mais jusqu'à maintenant conservés à cause de leur état d'avancement et dans le double but de permettre aux bureaux d'études de se former sur la mise au point d'avions modernes et d'assurer au moins provisoirement la continuité des bureaux d'études et des ateliers de prototypes.

La commission de réorganisation de l'aéronautique a conclu que le nombre des bureaux d'études actuellement existants devait être réduit. Cette réduction conduira automatiquement à l'arrêt de certaines études, mais je me réserve le soin d'apprécier et de faire apprécier, par la commission d'admissibilité, les différentes études de prototypes provenant des bureaux supprimés, pour leur continuation ou leur arrêt.

M. le président. La parole est M. le rapporteur.

M. le rapporteur spécial. Je partage en tous points l'opinion qu'a exprimée M. le secrétaire d'Etat. Mais je tiendrais à avoir cependant des précisions sur deux points particuliers.

M. le secrétaire d'Etat sait qu'il existe un appareil qui s'appelle le N.C. 1080, qui est à l'heure actuelle aux essais, que cet appareil est même à deux ou trois jours de ses essais, qu'il a été construit sur un programme de la marine et qu'il est au nombre de ceux qui doivent, à la suite d'une compétition, permettre de dégager le prototype pour lequel une commande de série de 70 appareils sera lancée. Si cette opération n'a point lieu, ces 70 appareils, dont la marine a besoin, seront commandés à l'étranger. Etant donné que cet appareil N.C. 1080 est au nombre de ceux dont, précisément, on a aujourd'hui décidé l'arrêt, j'estime que c'est une question d'intérêt national que de nous donner l'assurance que les essais seront poursuivis, et que s'il s'avérait être au nombre des meilleurs sa fabrication sera lancée.

Je demande la même assurance en ce qui concerne le deuxième appareil, N.C. 270, initialement conçu pour faire du bombardement stratégique à moyen rayon d'action. C'est un appareil qui, dans les conceptions militaires actuelles, que nous ne connaissons point, hélas ! sera peut-être d'un intérêt moindre à ce point de vue, mais qui, en tout état de cause, est précisément l'un de ceux, pour ne pas dire le seul, dont j'aie fait état à la tribune, dans mon exposé général, pour signaler qu'il sera capable et peut-être le seul capable de transporter le plus rapidement possible les engins téléguidés dont tout le monde s'accorde à dire qu'ils joueront un rôle essentiel dans la guerre de demain.

Si cet appareil, dont la réalisation a été également arrêtée, n'est pas poursuivi avec toute la célérité qui s'impose, je dis que, dans ce domaine de la mise au point et de l'utilisation des engins téléguidés, domaine dans lequel nous avons cette chance inespérée de prendre un départ avec peut-être un peu d'avance sur les autres pays, on se crée volontairement à soi-même un retard de plusieurs années.

C'est sur ce point particulier, monsieur le secrétaire d'Etat, que je voudrais avoir des assurances très précises, car c'est une préoccupation qui est certainement partagée par les membres de cette Assemblée.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Monsieur le rapporteur, vous me posez une question précise sur des appareils ou des prototypes fabriqués par la société du Centre et vous vous inquiétez de savoir si, malgré la fermeture de cette société, les deux appareils seront néanmoins fabriqués pour être expérimentés, afin de voir s'il y a un profit à tirer de la continuation de ces études.

Je dois dire que le N. C. 1080 est au point et en état de voler ces jours-ci, bien qu'il ait été continué aux frais de la compagnie.

Vous savez que l'an passé nous avions trois appareils : le N. C. 1080, le N. 2200 et le V. G. 90 qui étaient commandés comme prototypes pour avions de chasse embarqués pour l'aéronautique navale.

ous avons été obligés, au début de 1948, opérer certaines réductions et de nous miter à deux prototypes. Nous avons onservé le V. G. 90 et le N. 2200. Mais la ociété du Centre a continué à ses frais autre prototype qui, selon les derniers enseignements qui m'ont été communiqués, se présente bien au point de vue orme. Bien qu'on en ait arrêté les études ux frais du budget, cela ne veut pas ire que, si cet appareil répond à l'utilisation pour laquelle il avait été tout abord commandé, nous ne pourrions pas xer notre choix sur lui. Soyez donc de côté tout à fait tranquillisé.

Quant au N. C. 270, tout à l'heure, dans otre exposé, vous avez justement attiré ttention du Conseil de la République sur fait qu'en Floride des avions d'interception n'avaient pas pu arrêter les grands ombardiers à haute altitude. Cette question ne date pas d'aujourd'hui. Moi-même, ui ai fait la guerre, en 1914, dans l'aviation, il m'est arrivé, dans des appareils vec de la toile, des mètres carrés et des oteurs, d'être supérieur aux avions de hasse qui avaient du mal, du fait de la harge au mètre carré, à se battre à cette ltitude parce que leurs moyens étaient mités.

En conséquence, il y a, en dehors de avion d'interception qui est axé actuellement pour monter comme un ascenseur à altitude donnée et avec les détections urnies par les radars pour arriver le plus pidement possible sur l'adversaire, il y certainement encore quelque chose à ire de ce côté pour arrêter ces bombardiers que nous devons absolument interpter.

Le N.C. 270 fait partie, avec le S. O. 4.000, un programme d'avions bombardiers lés bi-réacteurs lancé en 1945 pour l'arée de l'air. Le programme a été abanonné en 1947, date où les missions de rmée de l'air se sont définies de façon us précise, parce que nous ne pouvons s, avec nos moyens, à la fois faire des vions d'interception, des avions cargos, s avions école, toutes ces catégories avions. Il fallait bien abandonner une rtaine catégorie: l'avion de bombardement qui nous amenait tout de même à s constructions onéreuses et qu'on ne ouvait pas se permettre à ce moment-là. algré cela, si cet appareil présente réelement un intérêt pour les engins téléommandés, je puis vous affirmer que otre attention sera retenue et que nous oursuivrons les études et les essais pour faire un avion qui pourra être pris eut-être l'an prochain dans les différentes atégories d'appareils que nous aurons à onstruire.

M. le président. Si j'ai bien compris, onsieur le secrétaire d'Etat, vous demandez le rétablissement du crédit antéeur.

M. le secrétaire d'Etat à l'Air. Je demande le rétablissement du crédit antéeur puisque l'abattement n'était fait qu'à tre indicatif pour obtenir des explications.

M. le président. Quel est l'avis de la ommission?

M. le rapporteur spécial. Après les explications que M. le ministre nous a données, après les indications et les assurances qu'il formulées que l'on procéderait effectivement aux essais et à la compétition à quelle le NC 1080 doit participer, après s assurances qu'il nous a données que on poursuivrait la réalisation jusqu'au ade de prototype et des essais du N. C. 270, pour le but nouveau que nous avons envisagé, la commission accepte de rétablir le crédit d'un million.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Je voudrais préciser à M. le rapporteur qu'actuellement les deux études sont abandonnées. Les crédits n'ont donc pas été portés sur notre budget afin de ne pas engager de frais supplémentaires pour la poursuite de ces études; mais je vais néanmoins faire examiner ces prototypes par la commission d'admissibilité pour faire préciser, au point de vue technique, s'ils seraient utiles et pourraient être à nouveau poursuivis. Je tiens absolument à rappeler les décisions qui ont été prises, tendant à ce qu'aucun matériel, comme aucune étude, ne soit poursuivi sans que la commission d'admissibilité qui a été désignée ait statué. Cela n'exclut pas que, dans ce sens, je puisse tout de même vous donner les apaisements désirés.

Est-ce bien dans ces conditions que vous sollicitiez mes explications?

M. le rapporteur spécial. Nous sommes tout à fait d'accord, monsieur le ministre, mais je crois que, pour éviter toute ambiguïté, il faut que les précisions soient très exactement données.

En ce qui concerne le NC 1080, il est parfaitement exact qu'à un moment donné la commande a été arrêtée, que cet appareil a été construit aux frais de la société. Il se trouve, par conséquent, dans la même situation qu'un prototype d'appareil fabriqué par une société privée et dont nous n'avons pas le droit de refuser l'admission à une compétition, car il peut s'avérer le meilleur.

Vous nous dites que, pour cet appareil, vous ferez procéder aux essais et, dans la mesure où il donnera satisfaction, vous en lancerez la fabrication. J'en suis satisfait.

Pour le NC 270, jamais à ma connaissance — et j'ai examiné la question avec le contrôleur des dépenses engagées du ministère de l'air — l'arrêt de la fabrication de ce prototype n'a été notifié à la société. Je dis que cet appareil, à l'heure actuelle, est l'objet d'un marché qui n'a pas été dénoncé et qu'il s'agit donc de poursuivre d'une manière effective jusqu'à l'achèvement, puisque nous sommes sur le point d'aboutir, la réalisation de ce marché.

Il serait, en effet, profondément illogique qu'après avoir dépensé plusieurs centaines de millions et au moment d'aboutir à un type d'appareil qui correspond à un besoin de demain, pour lequel nous pouvons être un peu en avance sur les pays étrangers, nous décidions d'arrêter les travaux.

C'est cela que je voulais vous faire préciser.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Voulez-vous me permettre de préciser la position en ce qui concerne le second appareil ?

Le second appareil faisait partie d'un programme. Ce programme a été abandonné en 1947. Par conséquent, il n'a plus été question, à partir de ce moment-là, de construire le NC 270 en vue d'une utilisation. Cependant, l'appareil présentant certaines particularités techniques intéressantes, il a été entendu que les études en seraient poursuivies afin de permettre — je lis la formule que j'ai sous les yeux — « à titre d'avion expérimental », au bureau d'études de se perfectionner dans cette technique nouvelle.

Tel est l'état de la question.

Je dois dire que je trouve dans des formules de ce genre, qui ont été parfois employées, quelque chose qui n'est pas particulièrement satisfaisant. Cependant, je prends très volontiers l'engagement, comme M. le secrétaire d'Etat, que cet avion, au point où il est, fera l'objet d'un nouvel examen de la part de la commission, qui décidera s'il vaut la peine qu'on le poursuive ou qu'il est préférable de l'abandonner.

M. le président. Etes-vous d'accord, monsieur le rapporteur, pour que l'on rétablisse, au chapitre 923, le crédit de 12.120 millions ?

M. le rapporteur spécial. Moi, je suis entêté; j'ai d'ailleurs d'illustres exemples en face de moi, et ce sera mon excuse si vous voulez bien me l'accorder.

Je dis que cet appareil NC 270 correspondait, en effet, à un premier programme d'avions de bombardement qui, en 1947, a été abandonné. Mais, simultanément, s'est fait jour la possibilité d'utiliser cet appareil pour les engins téléguidés. Si c'était mon seul témoignage que j'évoquais, cela pourrait appeler des réserves car je n'ai aucune compétence spéciale en la matière, je le reconnais.

Mais j'ai une déclaration des services techniques de l'air du 28 novembre 1947, au moment où ils justifiaient le maintien de ce marché d'études. La mise au point de cet appareil, qu'il fallait absolument réaliser à l'état de prototype, déclare le chef de ces services, est la solution qui ménage au mieux les intérêts de l'état-major pour l'avenir, car il s'agit de la mise au point d'avions riches de possibilités militaires, et, entre parenthèses — excusez l'expression, elle n'est pas de moi — « emport d'engins spéciaux notamment ».

Vous voyez, par conséquent, que cet appareil permet de nous diriger vers la solution préconisée depuis quelques semaines par les Etats-Unis. La nécessité de cet appareil avait été pressentie par le ministère de l'air pour cette mission différente de celle pour laquelle il avait été initialement envisagé.

Il est donc indispensable, non pas, comme vous l'avez dit, pour que les bureaux d'études puissent se faire la main, mais pour satisfaire à une mission qui sera peut-être d'un intérêt vital pour notre pays, demain.

Il convient, dans ces conditions, que la réalisation de cet appareil soit activement poursuivie, d'autant plus qu'il doit faire ses essais sous peu, à la fin de l'été. Et le souci que vous avez, non seulement de ménager les deniers publics pour le présent, mais de ménager aussi les possibilités d'avenir de notre pays dans le domaine de la défense nationale, doit, très facilement, vous rallier à cette idée, qui n'est qu'une idée de bon sens.

M. le ministre. Nous soumettrons ce problème à la commission d'admissibilité.

M. le rapporteur spécial. Quelle est cette commission ?

M. le ministre. Vous avez vu sa composition pour le *Cormoran*.

M. le rapporteur spécial. Alors, je fais les plus expresses réserves sur la compétence qu'elle peut avoir en cette matière.

Les personnalités que vous avez introduites dans la commission chargée d'examiner le *Cormoran* ont une compétence qui ne peut être mise en doute en ce qui concerne leur spécialité respective; mais celle-ci ne s'étend pas aux problèmes dont la solution est essentiellement militaire.

L'amiral Nomy a, en ce qui concerne la marine, une compétence devant laquelle chacun s'incline. De même, le contrôleur général Hederer en ce qui concerne l'aviation civile.

M. le président. Monsieur le rapporteur, il n'est pas coutume de mettre en cause les membres de commissions. Je crois qu'il serait préférable que vous restiez sur le terrain sur lequel nous nous trouvons.

M. le rapporteur spécial. Je ne mets pas en cause la compétence de ces personnes dans leur spécialité. Bien au contraire.

Je dis simplement que ces personnes ne peuvent pas donner d'appréciation plus valable, sur un problème spécifiquement technique, que je ne pourrais moi-même la donner.

M. Pinton. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pinton.

M. Pinton. Je m'excuse, je sais bien que la navigation de nuit est possible. Je dois avouer que, depuis un moment, je suis, — et je ne suis certainement pas le seul dans ce cas — en pleine obscurité. Je constate, autant que j'aie pu en juger, que le rapporteur parle d'un avion qui serait en construction et le Gouvernement d'un avion qui n'en serait encore qu'au stade des plans et des études.

Dans ces conditions, je voudrais proposer une suspension afin que d'ici une heure ou deux, les uns et les autres nous ayons pu recueillir des renseignements complémentaires susceptibles de nous faire sortir de cette situation.

Voix nombreuses. Suspension!

M. le président. Nous en avons presque terminé, mes chers collègues, avec la section « air ».

Je pense que nous pourrions rapidement achever cette discussion pour prendre, à la reprise de la séance, celle de la section « marine ».

M. le secrétaire d'Etat à l'air. Je vais vous donner quelques explications sur la composition de la commission d'admissibilité. Cette commission n'est pas seulement limitée aux personnes dont il a été parlé tout à l'heure par M. le président Ramadier. Comme cela pressait pour l'examen du *Cormoran* et avant la nomination de cette commission, à la suite d'un arrêté ministériel, pris maintenant, elle ne se composait que des quatre personnalités déjà indiquées.

Elle comprend donc effectivement des personnalités du centre d'essais en vol, du service technique, de la direction technique, de l'état-major général, du secrétariat général à l'aviation civile, de l'aéronavale, soit au total une quinzaine de personnes.

Sur le chapitre 923, que M. Pellenc se rassure donc. Nous avons assez de mauvais avions à résilier sans arrêter les bons. Si le « NC 270 » et le « NC 1080 » sont dans cette dernière catégorie, nous les garderons, soyez-en certains. (*Applaudissements.*)

M. le président. La commission maintient-elle l'abattement qu'elle a opéré au chapitre 923 ?

M. le rapporteur spécial. Après les explications de M. le secrétaire d'Etat et connaissant son souci de défendre les deniers publics ainsi que l'avenir de la production et de la technique aéronautiques françaises, la commission lui fait confiance et renonce à l'abattement d'un million.

M. le président. Il n'y a pas d'autres observations ?...

Je mets aux voix le chapitre 923, au chiffre de 12.120 millions de francs.

(*Le chapitre 923, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 9232. — Recherches réalisées par l'office national des études et recherches de l'aéronautique, 800 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 940. — Bases. — Acquisitions immobilières, 120 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 941. — Commissariat. — Acquisitions immobilières, mémoire. »

« Chap. 942. — Service du matériel. — Acquisitions immobilières, 75 millions de de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 945. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, mémoire. »

Nous en avons terminé avec la section air.

L'Assemblée voudra sans doute interrompre ses travaux pour les reprendre à vingt-deux heures avec la suite de la discussion du budget des dépenses militaires, section marine. (*Assentiment.*)

— 4 —

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI DECLAREE D'URGENCE

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi tendant à compléter l'article 89 de la loi n° 48-1360 du 1er septembre 1948 portant modification et codification de la législation relative aux rapports des bailleurs et locataires ou occupants de locaux d'habitation ou à usage professionnel et instituant des allocations de logement, que l'Assemblée nationale a adoptée après déclaration d'urgence.

Conformément à l'article 59 du règlement, la discussion d'urgence de cette proposition est de droit devant le Conseil de la République.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 569 et distribuée. S'il n'y a pas d'opposition, elle est renvoyée à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

La discussion d'urgence aura lieu dans les conditions fixées à l'article 59 du règlement.

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures quinze minutes, est reprise à vingt-deux heures dix minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

— 5 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales demande que lui soit renvoyée, pour avis, la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, tendant à permettre la revision du montant des patentes en 1949, (n° 555, année 1949), dont la commission des finances est saisie au fond.

La commission des finances demande que lui soit renvoyé, pour avis, le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la réorganisation des sociétés nationales de constructions aéronautiques et de la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation et à la protection des secrets de la défense nationale (n° 544, année 1949), dont la commission de la défense nationale est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Les renvois, pour avis, sont ordonnés.

— 6 —

DEPENSES MILITAIRES POUR L'EXERCICE 1949

Suite de la discussion d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant fixation du budget des dépenses militaires de l'exercice 1949 (n° 510 et 531 à 541, année 1949).

Il va être procédé à l'examen des chapitres de la section marine figurant à l'état A

Sur la section marine, la parole est à M. Courrière, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Courrière, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, au titre du budget de la section marine, le Gouvernement avait demandé pour les crédits de payement une somme de 58.879.888.000 francs. L'Assemblée nationale, suivant en partie sa commission des finances, a voté des crédits dont le montant total s'élève à la somme de 58.775.276.000 francs et votre commission des finances vous propose des crédits dont le montant s'élève à la somme de 58 milliards 708.774.000 francs.

Pour ce qui est des autorisations de programme, les crédits demandés par le Gouvernement étaient de l'ordre de 30 milliards 502.095.000 francs. L'Assemblée nationale avait voté une somme de 30 milliards 302.095.000 francs et votre commission des finances vous propose des crédits d'un montant global de 29 milliards 840.094.000 francs.

Je n'entrerai pas dans l'examen approfondi des chapitres du budget de la marine, puisqu'aussi bien mon rapport a été distribué et que vous avez pu y lire les divers détails qui les concernent.

Je voudrais seulement traiter brièvement de deux ou de trois questions importantes qui concernent le budget de la marine et m'attacher à vous indiquer quelle a été l'opinion de la commission des finances au sujet de celles qui touchent le personnel, et plus particulièrement au sujet des constructions navales et de la politique des bases navales.

Pour ce qui est du personnel, il suffit de faire un rapprochement entre l'effectif actuel que comprend le ministère de la marine et celui qu'il comprenait il y a quelques années, en 1947, par exemple, pour se rendre compte qu'un effort de compression a été réalisé au ministère de la marine, plus peut-être que dans tout autre ministère.

L'effectif militaire budgétaire s'élevait, en 1947, à 59.327 unités. Il n'est plus, en 1949, que de 53.583. En ce qui concerne les civils, de 13.476 leur nombre est passé à 8.878. On peut constater, par le rappro-

chement de ces chiffres, qu'il y a eu pour le personnel militaire une diminution de l'ordre de 10 p. 100 environ tandis que pour le personnel civil la diminution a été de l'ordre de 34 p. 100.

Votre commission des finances se déclare satisfaite de cette compression des effectifs qu'elle constate dans le budget, mais elle considère que les compressions de l'effectif militaire proprement dit n'ont peut-être pas été suffisantes, bien qu'elles soient sérieuses à la base.

La commission considère qu'à la tête, dans le personnel officier, on n'a peut-être pas fait l'effort de compression que le Parlement avait demandé. Il y avait, en effet, en 1936, c'est-à-dire dans une période normale comme la période actuelle, 3.880 officiers et nous en trouvons, en 1949, 4.625.

Néanmoins, il n'apparaît pas que ce chiffre soit démesurément exagéré et on peut constater une diminution du nombre des officiers généraux par rapport aux effectifs de 1936. Il y avait, en effet, à cette époque, 43 officiers généraux alors qu'il n'y en a plus que 36 en 1949. Votre commission estime cependant qu'il est indispensable de faire un effort de compression d'effectifs en ce qui concerne les officiers et, en même temps, d'essayer de rajeunir les cadres, c'est-à-dire de faire une aspiration de la base vers le sommet.

Votre commission des finances croit que c'est peut-être en abaissant l'âge de la retraite que l'on pourra diminuer les effectifs et rajeunir les cadres. C'est pour exprimer sa volonté de voir le Gouvernement agir dans ce sens qu'elle a opéré les abattements indicatifs que vous trouverez inscrits au rapport.

Deux grosses questions, ainsi que je vous le disais tout à l'heure, ont attiré l'attention de la commission des finances. C'est, d'une part, le problème des constructions navales et, d'autre part, la politique suivie par le Gouvernement en matière de bases navales. Dans l'une ou l'autre question, la commission des finances a ressenti une sorte de trouble lorsqu'elle s'est trouvée devant une politique qui, en 1949, est bien différente de ce qu'elle était en 1948.

Nous avons l'impression qu'il manque, à la direction de la marine, une politique nette, définie, en ce qui concerne d'une part, les constructions navales et, d'autre part, les bases navales.

Pendant deux ans, depuis que le Conseil de la République existe, pour ce qui est des constructions navales, on nous avait poussé vers les constructions d'unités lourdes. On nous avait engagés à terminer le *Jean-Bart*, comme l'on nous avait demandé avec insistance de voter les crédits pour la construction du porte-avions *Clemenceau*.

Brusquement, cette année, nous nous trouvons devant une ligne politique nouvelle et l'on nous indique qu'il n'est pas nécessaire de terminer le *Jean-Bart*, qu'il n'est pas nécessaire de poursuivre la construction du *Clemenceau*, qu'il faut, au contraire, partir maintenant sur une nouvelle politique qui est la construction d'unités légères et rapides.

Il n'appartient pas à la commission des finances de discuter, sur le plan technique, de l'utilité de navires de ligne de fort tonnage. Elle veut simplement manifester ici son étonnement et son inquiétude devant ces changements brusqués de politique militaire et donner à la commission de la défense nationale qui, sur le plan technique, est mieux qualifiée que quiconque pour discuter de la question, la possibilité d'émettre sur le fond un avis autorisé.

A la commission des finances, nous avons suivi le Gouvernement, parce que sur le plan financier nous n'avons pas cru à la possibilité de poursuivre les travaux que l'on avait engagés sur le *Clemenceau*, pas plus que ceux du *Jean-Bart*. Je voudrais ici, en ce qui concerne cette dernière unité, faire quelques réserves sur les propositions qui nous sont faites.

On nous dit: les travaux sont arrêtés à partir du 1er juin et il n'est pas question pour le reste de l'année de payer quoi que ce soit en ce qui concerne les travaux effectués sur le *Jean-Bart*.

Nous disons que, vraisemblablement, toutes les dépenses qui ont été faites sur le *Jean-Bart* jusqu'au 1er juin n'ont pas été comptabilisées et que, dans un collectif ultérieur, on nous demandera de payer des sommes qui ont été engagées et que l'on devra payer.

C'est précisément parce que nous sentons qu'il y aura des sommes à payer pour le *Jean-Bart* que nous nous sommes ralliés à la thèse gouvernementale et que nous ne pouvons pas accepter, à la commission des finances, la thèse qui s'exprime dans certains milieux et qui voudrait qu'avec quelque 500 millions on termine le *Jean-Bart*. Nous pensons, quant à nous, que pour terminer le *Jean-Bart* à l'heure actuelle, sans connaître exactement la somme qui serait indispensable, il faudrait de 1 milliard et demi à 2 milliards environ.

C'est parce que les possibilités budgétaires de ce pays ne le permettent pas que, tout en conservant cette unité qui existe à l'heure actuelle et qu'il n'y a plus qu'à armer, nous nous sommes ralliés à la thèse gouvernementale, qui veut que l'on abandonne momentanément les travaux que l'on a effectués jusqu'ici. Mais nous avons accepté en contre-partie que l'on commence la création de ces unités légères dont je vous parlais tout à l'heure parce qu'il apparaît que, dans le cadre de la politique mondiale, une mission particulière nous est affectée, et que si nous refusions, comme on l'avait fait à la commission des finances de l'Assemblée nationale, la possibilité au Gouvernement de s'engager dans le programme de la création d'unités légères, nous ne remplirions pas le rôle qui nous est assigné.

Nous voudrions surtout, lorsque nous envisageons la cessation des travaux qui se font sur le *Jean-Bart* et que nous entrevoyons pour un avenir un peu lointain le commencement des travaux qui vont se faire sur les unités légères, que l'on ne connaisse pas, dans les régions où existent les arsenaux, un chômage momentané qui serait, pour la classe ouvrière de ce pays, un danger terrible et grave.

Nous voudrions que l'on puisse immédiatement commencer les travaux pour ces unités légères afin qu'il n'y ait pas, pour le personnel ouvrier de nos ports, cette espèce de hiatus qui pourrait exister entre la cessation de travaux sur de grosses unités et les travaux qu'on va entreprendre pour les unités légères.

Mesdames, messieurs, voilà quelle est la position de la commission des finances en ce qui concerne les constructions navales.

Je veux encore insister ici sur l'inquiétude qui est née dans notre esprit devant cette espèce de changement brusque de politique que nous avons connu.

Pour ce qui est des bases navales, votre commission des finances est un peu inquiète aussi.

Il y a trois ans, on nous parlait de certaines grandes bases navales qui, situées loin de chez nous, dans ce qu'on pouvait appeler autrefois notre empire, dans l'Union française, représentaient en quelque sorte une espèce de centre de rayonnement autour duquel devaient venir se concentrer toutes les flottes du monde. On nous avait parlé de Diégo-Suarez, du Cap-Vert et de Casablanca.

A l'heure présente, il n'est plus question de Casablanca, ni de Diégo-Suarez, ni du Cap-Vert.

On concentre l'effort sur deux bases: une base métropolitaine, qui est Brest, et une autre base, située en Afrique du Nord, qui est Mers-el-Kébir.

Votre commission des finances est quelque peu inquiète parce qu'elle n'a pas pu avoir, en ce qui concerne les travaux de Mers-el-Kébir, de précisions sur la politique que suivait le Gouvernement.

Il y a — je le sais bien — le pacte Atlantique; mais encore une fois, et ainsi qu'on le disait à cette même tribune par une voix parfaitement autorisée, ce pacte Atlantique n'existe pas encore. Nous ne savons peut-être pas encore les missions qui nous seront assignées en vertu de ce pacte s'il est jamais réalisé.

Nous allons nous engager, en ce qui concerne Mers-el-Kébir, vers d'immenses et grands travaux dont nous ne connaissons pas exactement quelle sera la fin et quelle sera l'issue.

Je sais bien que, pour l'instant, on nous propose des travaux qui, sur le plan pratique, paraissent logiques et normaux. Il est question d'organiser un port, de permettre aux navires de pénétrer dans ce port et d'y entrer en sécurité.

Ce que nous voudrions savoir — et c'est la raison de l'abattement massif que nous avons fait sur les crédits d'autorisations de programmes que vous nous demandez — c'est ce que vous voulez faire de Mers-el-Kébir.

Voulez-vous en faire une espèce de monstre naval dans lequel on trouverait à la fois un arsenal souterrain, un moyen d'emmagasiner — si je puis m'exprimer ainsi — toute notre flotte, qui serait à l'abri, ou bien entendez-vous limiter les travaux à ce qui est déjà ébauché et commencé ?

C'est parce que votre commission des finances n'a aucune indication précise en cette matière qu'elle pas pas cru possible d'engager l'avenir et qu'elle a réduit de 300 millions les autorisations de programme. C'est-à-dire qu'étant donné la possibilité qu'a le Gouvernement de définir d'une manière précise ce qu'il veut faire dans l'avenir, elle se réserve la possibilité d'augmenter les autorisations de programme existant actuellement si on lui indique une ligne politique nette et si elle considère que cette politique des bases navales dans laquelle s'engage le Gouvernement est conforme à l'intérêt du pays.

Voilà, mesdames et messieurs, les indications que votre commission des finances m'avait chargé d'exposer à cette tribune. Je l'ai fait le plus brièvement possible. Dans la discussion des articles, je vous demande de suivre votre commission dans la mesure où vous croirez pouvoir le faire. *(Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)*

M. le président. La parole est à M. de Gouyon, au nom de la commission de la défense nationale.

M. Jean de Gouyon. Au nom de la commission de la défense nationale, mesdames, messieurs, avant d'étudier à proprement parler le budget de la marine, je voudrais rappeler à cette Assemblée un certain nombre d'impératifs qui, lors de la discussion des différents chapitres, ne devront jamais être perdus de vue.

Je serai aussi bref que possible car je ne voudrais pas alourdir ce rapport avec des chiffres indigestes.

Le premier impératif qu'il ne faut jamais oublier, c'est que si nous ne construisons pas immédiatement des bateaux, en 1953, la marine française sera tombée à moins de 100.000 tonnes. 100.000 tonnes, je ne sais pas si vous apercevez ce que cela représente: c'est moins que la marine de l'Espagne, que la marine de l'Italie vaincue.

J'avais eu le triste honneur, lors de la discussion des douzièmes provisoires, de vous dresser le tableau des limites et des mises hors d'âge. Je n'y reviendrai pas. Souvenez-vous qu'il nous reste actuellement un seul sous-marin moderne. Cet impératif de construction, ne l'oubliez jamais!

Second impératif, celui de nos missions. Il est toujours assez dangereux de vouloir pronostiquer l'avenir, mais tout de même nous pouvons être sûrs d'un certain nombre de choses, c'est qu'au jour « J », qui, malheureusement, peut arriver, de la déclaration de guerre, le ciel serait rempli d'avions, la mer remplie de sous-marins et ces sous-marins seront des unités de type allemand de la fin de la guerre, 1944, c'est-à-dire du type *Vultur*, filant 25 nœuds.

Quelles sont nos deux missions essentielles? Je ne connais pas le pacte de Bruxelles, et je demande à M. le président de bien vouloir m'arrêter si je commets une erreur.

Tout de même, nous avons à assurer la route entre la métropole et l'Afrique du Nord.

Nous avons à assurer *a priori* le transport des troupes, nous avons également à assurer la route maritime Brest-Casablanca-Dakar, deux routes: une route océane et une route méditerranéenne. Lorsque ces sous-marins filant vingt-cinq nœuds et indétectables au radar car ils marchent au schnorkel, c'est-à-dire une marche qui empêche d'être une cible visible sous l'eau, lorsque ces sous-marins ont été trouvés, il y en a en Russie, un en Angleterre, un en France qui nous a été cédé, lorsque, dis-je, ces sous-marins ont été trouvés, c'est en 1947 si je ne me trompe, les Américains ont mis au point une force qui est la parade contre les sous-marins. Ils l'ont appelée la Hunter Killer Group, c'est-à-dire le groupe chasseur tueur qui se compose de porte-avions légers, rapides et de porte-avions légers rapides avec son escadrille de chasse et en même temps des bouées radiophoniques que l'on peut mettre à l'eau, et un système de radar. Les Américains, qui ont une marine riche, ont un bâtiment qui s'appelle le *Killer*, c'est-à-dire le tueur.

C'est un bateau cher et nous pourrions très bien, en France, admettre que le porte-avions serait ce poste central de détection sous-marine.

Voilà donc un groupe homogène, le Hunter Killer Group: un porte-avions et six escorteurs; le tout est un ensemble parfaitement homogène. Si vous supprimez le porte-avions, les escorteurs seuls ne protègeront pas le convoi contre les bombes; si vous supprimez les escorteurs, le porte-avions est à la merci des torpilles.

Voilà un second impératif qu'il faut arriver à avoir présent à l'esprit si nous voulons, aussi bien dans la Méditerranée que dans l'Atlantique, assurer le transport de nos convois.

Je voudrais revenir sur cette idée du porte-avions méditerranéen. On dit parfois: Voyons, il serait plus simple de créer sur les côtes méditerranéennes des bases navales qui nous coûteraient moins cher qu'un porte-avions, d'où les avions décolleraient et viendraient de suite assurer la protection des convois. Non, mesdames, messieurs, je m'excuse, mais ce n'est pas exact. On ne peut rien faire contre l'arithmétique. Je prends un exemple très simple. Supposez un convoi qui traverse la Méditerranée d'Alger à Marseille, soit *grosso modo* 800 kilomètres et au milieu, par le travers des Baléares, à 400 kilomètres de chaque côte. Supposez une escadrille d'avions de bombardement arrivant de l'Est, par exemple, et qui n'a pas été forcément détectée par les radars des côtes de France ou d'Algérie. Or, à un avion à réaction marchant au train actuel, il faut vingt-cinq minutes pour venir, en admettant que le radar du porte-avions puisse le diriger tout de suite sur le lieu du bombardement; vingt-cinq minutes pour venir, vingt-cinq minutes pour s'en aller, soit au total cinquante minutes. Le dernier prototype, mesdames, messieurs, l'*Ouragan*, a cinquante-cinq minutes de vol. Vous voyez pourquoi, même sur une mer comme la Méditerranée, il faut des porte-avions, tout au moins un porte-avions, car nous sommes pauvres, il ne faut pas l'oublier.

Il y a autre chose: le rendement de l'aviation embarquée s'est toujours révélé, aussi bien pendant la guerre de 1944 que depuis, aux exercices, comme très supérieur à celui de l'aviation de terre. Pourquoi ? Tout simplement pour une question de carburant. L'avion embarqué peut partir très rapidement avec à peu près rien dans ses réservoirs. Il est beaucoup plus manœuvrant, beaucoup plus efficace, car, pris par le réseau radar du porte-avions, il est immédiatement envoyé sur l'objectif. Je crois que c'est M. le président de la commission de la défense nationale qui nous a dit, cet après-midi, lors de la discussion du budget de l'aviation, que la grande chose pour un avion d'interception est d'être dirigé sur les bombardiers par un radar, sans lequel il ne les trouve pas. Voilà pourquoi il nous faut un porte-avions en Méditerranée.

Vous connaissez la situation actuelle de notre marine en porte-avions. Nous en avons deux ou plutôt un et demi: un très vieux, le *Dixmude*, qui ne nous appartient pas; c'est un cargo transformé en porte-avions. Il file 14 nœuds, en face des sous-marins qui en font 25. Un autre, moderne, est le porte-avions *Arromanches*, prêté au titre de la loi de prêt-bail par les Anglais qui, je l'espère, ne nous le reprendront pas.

Voici donc, mesieurs, et je m'excuse de cette digression tactique, le second impératif, la question du *hunter killer group*, la constitution d'un groupe de chasse. Ceci m'amène à vous parler de la question de nos avions embarqués.

Vous avez entendu tout à l'heure le rapport remarquable du général Corniglion-Molinier sur la situation de l'armée de l'air, situation pénible mais qui, tout de même, nous a donné une lueur d'espoir parce que nous apprenions par M. le ministre qu'un certain nombre de *Vampire* étaient arrivés, arrivaient ou allaient arriver d'Angleterre et parce que des prototypes tout de même très sérieux, très étudiés, étaient en cours d'essai. Malheureusement, il n'en est pas de même pour l'aviation embarquée. Nous n'avons plus rien et nos derniers *Spitfire* qui étaient embarqués sur l'*Arromanches* ont dû être « interdits de vol » à cause des accidents mortels qu'ils causaient. C'est à tel point, messieurs, que, pour pouvoir participer aux grandes manœuvres qui se déroulent dans l'Atlantique, il a fallu que nous quémandions des avions aux Anglais. Malheureusement, je ne vois pas encore le prototype qui viendra pour l'aviation embarquée. Il existe probablement, sûrement même, mais, jusqu'à ce qu'il soit en service il existe un trou que je voudrais voir boucher, ne serait-ce que pour l'entraînement de nos pilotes de la marine.

Troisième impératif: C'est bien d'avoir des bateaux, des avions, mais il faut des bases pour les recevoir, les abriter, les ravitailler; il faut, en plus, et c'est une notion que l'on oublie un peu, que ces bases soient des têtes de pont, têtes de pont qui peuvent servir à des alliés éventuels pour venir nous aider. Je rends grâce à M. le ministre de la défense nationale qui, dans le budget qui nous est présenté cette année, a bloqué au maximum les crédits sur deux bases: Brest et Mers-el-Kébir.

On a dit: pourquoi choisir Brest, à la portée des avions ? Si vous développez ce raisonnement, je ne vois pas pourquoi on chercherait à défendre la France. Il n'y a qu'à s'en aller tout de suite, sans défendre notre sol.

Mers-el-Kébir, on l'a dit, est encore trop près. C'est exact, il est trop près à l'heure actuelle de l'Europe centrale.

On a dit: Dakar serait plus sûr. C'est exact, mais il ne le serait peut-être pas plus demain. En tout cas, le problème de Dakar pose le problème du grand Dakar, où beaucoup d'intérêts qui ne sont pas maritimes ont leur place, et qui demande des dizaines et des dizaines de milliards que nous ne pouvons pas y mettre.

Il était donc sage de choisir Mers-el-Kébir qui, peut-être, est plus vulnérable mais qui, au moins, est bien placé géographiquement et qui a des falaises telles que l'on pourra y enterrer un arsenal.

Cela, il ne faut pas l'oublier et, encore une fois, je rends grâce à M. le ministre d'avoir bien voulu bloquer les crédits sur Mers-el-Kébir. Je n'insiste pas. Lors de la discussion des différents chapitres, les amendements qui ont été déposés permettront certainement à tous ceux qui voudront éclaircir le débat de reprendre ces questions.

Il y a enfin un quatrième et dernier impératif qui, malheureusement, doit être rappelé, c'est l'impératif financier. Nous sommes dans la situation que vous connaissez. Un maximum a été voté, ce maximum est devenu un minimum, car c'est vous-même, monsieur le ministre, qui avez dit qu'au-dessous de 270 milliards le budget de la défense nationale ne devenait plus qu'un concept vide de réalités.

Il faut remarquer que ce maximum est devenu un minimum, lequel d'ailleurs a été légèrement transgressé puisque nous arrivons au chiffre de 278 milliards.

Je me résume. Voici les quatre impératifs que nous ne devons jamais oublier pendant la discussion du budget: le vide de la flotte, la création de groupes de chasse pour assurer nos liaisons, le problème de nos bases, l'impératif financier.

Evidemment, ces questions sont contradictoires et, comme dans toutes les opérations contradictoires, le budget qui nous est présenté est un compromis.

J'en arrive maintenant— je m'excuse si je suis peut-être un peu long (*Parlez! parlez !*) — au budget de la marine lui-même. Vous savez, ainsi que M. Courrière vient de vous le dire, qu'il s'élève à 58.687 millions, en augmentation de 7 milliards et demi sur 1948. Cependant, si l'on regarde de plus près et si l'on considère la hausse de l'indice des prix, qui est de l'ordre de 21 p. 100 depuis l'année dernière, c'est hélas, une réduction d'environ 6,5 p. 100 par rapport à 1948.

Si l'on tient compte des dépenses d'outre-mer — je crois qu'il faudra en parler lors de la discussion des chapitres — les crédits de l'air représentent actuellement

18,7 p. 100 des crédits totaux, ceux de la marine 15,3 p. 100, ceux de l'armée de terre 57,7 p. 100. Excusez-moi de citer des chiffres, mais ils donnent un ordre de grandeur. Si l'on fait la comparaison avec les pays voisins, on constate qu'en Grande-Bretagne l'armée représente 40 p. 100, la R. A. F. 27 p. 100, la marine 25 p. 100, l'armement 7,4 p. 100.

Si nous passons alors au budget américain, nous arrivons à des chiffres tout à fait différents: 37 p. 100 pour l'armée de terre; 34 p. 100 pour la marine; 28 p. 100 pour l'armée de terre.

Je ne veux pas comparer l'Amérique dans sa position actuelle avec la France dont la position est totalement différente; mais, tout de même, c'est peut-être entre les 15 p. 100 de la marine française et les 34 p. 100 de la marine des U. S. A., que gît la vérité, et je crois que, si nous arrivions à un budget « marine » qui, dans l'ensemble du budget de la défense nationale, serait de l'ordre de 23 p. 100, nous serions à peu près à la normale.

Je disais tout à l'heure que l'Indochine coûte extrêmement cher à la marine et que la marine ne participe pas aux dépenses d'outre-mer. Nous avons les forces du temps de paix et nous faisons la guerre, ce qui nous oblige à avoir à peu près en permanence en Indochine 80.000 tonnes de bâtiments — ce sont d'ailleurs environ 200 petits bâtiments — et en moyenne 8.000 hommes, alors qu'en temps de paix nous en avons 2.000.

On estime à 10 milliards à peu près, c'est-à-dire le cinquième du budget, ce que coûte à la marine la guerre d'Indochine. Or, je vous le dis, c'est le budget de la marine qui porte seul ce fardeau, il ne reçoit rien de la France d'outre-mer.

Ces 58 milliards du budget se répartissent ainsi: 42 milliards pour les dépenses ordinaires et 16 milliards pour les dépenses de reconstruction et d'équipement. Vous voyez d'ici la proportion. Je vous rappelle qu'avant guerre la proportion était de 50 p. 100. Il y a donc un décalage certain — et qu'il faudra, dans les budgets futurs, arriver à faire disparaître — entre les postes: personnel, entretien des matériels, et le poste constructions.

Je m'excuse, messieurs, de l'aridité de ces chiffres, mais je vais en avoir terminé très rapidement. Je veux tout de même attirer votre attention sur les différents points importants qui vont venir en discussion devant vous: question de personnel: 23 milliards; question du matériel: 12 milliards; entretien de la flotte, et 6 milliards pour les moteurs et combustibles pour l'activité; enfin 16 milliards — et ce sera le point crucial — pour la reconstruction et l'équipement. C'est sur ce dernier chapitre, le chapitre 904, que la discussion de fond qui doit fixer l'avenir de notre flotte se fera.

Elle doit porter, messieurs, sur les points suivants: continuation du porte-avions *Georges-Clemenceau*, construction et mise en chantier d'une tranche de 8.000 tonnes de petits bâtiments, cas particulier du *Jean-Bart*.

Sur ces différents points, je souhaite qu'une discussion soit très largement ouverte pour que le Conseil de la République, parfaitement informé, puisse prendre ses responsabilités. Mais je voudrais d'ores et déjà vous rappeler, ainsi que l'a fait M. Courrière, rapporteur de la commission des finances, que, dès 1947, le ministre de la défense nationale, d'accord avec le secrétaire d'Etat à la marine, d'accord avec les assemblées, d'accord avec les états-majors, nous proposait quatre porte-avions et l'achèvement du *Jean-Bart;* qu'en 1948 des crédits étaient encore votés pour ces mêmes objets: qu'en 1949, cette année, lors du vote des douzièmes provisoires, c'était encore l'inscription d'une somme de 1.898 millions, pour évaluation, sur ce chapitre, pour continuer ces travaux.

La position des assemblées n'a donc jamais varié; leur volonté formelle a été maintes fois exprimée: c'était l'achèvement du *Jean-Bart;* c'était la continuation des travaux du *Georges-Clemenceau*.

Mes chers collègues, la question est grave, parce que nous nous trouvons dans la situation suivante: travaux d'achèvement du *Jean-Bart* arrêtés; travaux du porte-avions *Georges-Clemenceau* arrêtés. Je dis bien « arrêtés » et non « suspendus » car, dans le projet de budget qui vous est soumis, rien n'est prévu pour la continuation du porte-avions en 1950.

Monsieur le ministre, devant ces fluctuations, nous nous demandons réellement — et là je rejoins mon honorable collègue M. Courrière —, quelle confiance nous pouvons avoir dans l'avenir et, plus précisément, pour la création de ces petits bâtiments qu'aujourd'hui vous nous lâchez comme des miettes, alors que nous demandions un morceau de pain.

Monsieur le ministre, la commission de la défense nationale vous demande des précisions et désirerait des apaisements. Je suis certain, d'ailleurs, que vous nous les donnerez bien volontiers. La commission vous demande à l'unanimité de prendre l'engagement formel que cette tranche de petits bâtiments, si modeste, soit immédiatement commencée et que les crédits correspondants soient engagés.

M. Paul Ramadier, *ministre de la défense nationale.* Je le prends volontiers.

M. de Gouyon. Messieurs, nous ne demandons pas des dépenses voluptuaires. Votre commission de la défense nationale, à l'unanimité des membres présents, vous demande que le *Jean-Bart* soit achevé, que le *Clemenceau* soit poursuivi, que des avions, étrangers au besoin, soient achetés ou loués — peu importe la formule — pour que nos pilotes marins puissent continuer leur instruction et, enfin, que cette tranche de 20.000 tonnes soit mise en chantier.

Il est superflu, et nous ne vous le demandons pas, monsieur le ministre, de construire une marine de prestige. Mais une marine utile et rentable. Il y va de notre propre sécurité, de la sécurité de la France d'outre-mer et, croyez-moi, messieurs, de l'avenir même du franc. *(Vifs applaudissements à gauche, au centre et à droite.)*

M. le président. La parole est à M. Jean Durand.

M. Jean Durand. Mesdames, messieurs, mon intervention n'aura d'autre but que de poser le problème de l'orientation de notre marine et du rôle que l'on entend lui faire jouer dans la défense nationale.

Il est bon parfois de faire le point. Si nous nous reportons aux opérations en cours, nous constatons que le Gouvernement a demandé 300 millions de crédits pour le *Clemenceau* et 700 millions pour le *Jean-Bart*. Or, ces sommes sont destinées au payement de travaux faits jusqu'au 31 mai 1949. Il va donc sans dire que le Gouvernement a décidé d'arrêter purement et simplement la construction du *Jean-Bart* et du porte-avions *Clemenceau*.

Nous savons que M. le ministre de la défense nationale a tenté de justifier l'arrêt des travaux sur le *Jean-Bart* par des arguments techniques et financiers. Bien que certains de ces arguments ne soient pas sans valeur, nous ne sommes pas d'accord sur les conclusions. Nous savions déjà que le navire cuirassé n'était plus, depuis 1942, l'élément le plus caractéristique d'une flotte moderne. Conçu pour lutter contre des bâtiments similaires, le navire cuirassé, armé de canons tirant à 30 kilomètres, a cédé la place au navire armé d'avions dénommé porte-avions. Après la guerre, le cuirassé a encore vu son importance diminuer du fait que l'agresseur éventuel ne dispose plus aujourd'hui de bâtiments de surface de gros tonnage, mais d'armements aériens et sous-marins.

Des déclarations ont été faites indiquant que la Russie possède trois cuirassés qui datent du temps de la révolution et des tsars. Un quatrième a été mis en chantier pendant la guerre, mais rien ne permet d'affirmer que sa construction soit actuellement poursuivie. M. le ministre ajoutait: il n'y a plus de flotte de surface qu'en Amérique et en Angleterre. Or, l'U. R. S. S. disposerait à l'heure actuelle de 11 croiseurs de 8.800 tonnes, du type *Kirov*, en service, et elle poursuivrait la construction de cinq autres croiseurs du même type à une allure accélérée.

M. le ministre nous a dit aussi qu'aux Etats-Unis tous les navires de ligne sont mis en cocon ou à la réserve, et qu'en Angleterre un seul cuirassé sur 14 est maintenu dans la flotte de ligne.

Nous pouvons répondre qu'en Grande-Bretagne on continue à perfectionner les bâtiments ainsi mis en réserve. La direction de tir de ces cuirassés vient d'être entièrement renouvelée ces temps derniers.

D'autre part, les installations de radar et de D. C. A. du *Jean-Bart* représentent le prototype de l'équipement et de l'installation de toute notre flotte future. La conception des « Task-Forces » chère à certains états-majors est aujourd'hui dépassée. Le plan 1950, même remanié, n'est-il pas construit autour de ces « Task-Forces » du type opérations du Pacifique 1944 ?

Chacun convient que le *Jean-Bart* est un très beau bâtiment; certains contestent son utilité. Se référant aux Etats-Unis, à la Grande-Bretagne, M. le ministre pourra nous dire que ni aux Etats-Unis ni en Grande-Bretagne on ne construit des navires de ligne. Il ajoutera que le cuirassé n'a de valeur que dans une flotte de surface. Cependant, M. le ministre de la défense nationale n'a-t-il pas dit de Brest: « C'est un embarcadère ou un débarcadère » ? Nul doute, en conséquence, que le *Jean-Bart* ne serve puissamment à la défense de ce débarcadère.

M. le ministre a déclaré dimanche à Graulhet (Tarn): « La loi du monde est désormais une loi de force et la paix doit être armée. Il faut que toutes les activités de la nation se coordonnent et s'ajoutent, se multiplient. »

Ce cuirassé servira en tout cas, avec sa puissante artillerie antiaérienne, à la défense de nos bases navales. Ceci rentre dans les missions que nous avons acceptées à Bruxelles et à Londres.

Puisque nous sommes sans D.C.A. pour défendre nos ports, l'artillerie de D.C.A. d'un bâtiment comme le *Jean-Bart* y pourvoiera.

Nous avons entendu critiquer le *Jean-Bart* au nom de la guerre future, mais que sera la guerre future ? Nous n'en savons rien. Peut-être n'y aura-t-il plus ni bâtiments trop vulnérables, ni avions, qui auront cédé la place aux engins téléguidés. Tout cela, ce sont des visions d'avenir.

En vérité, les techniques et les marines sont en pleine évolution. Qui aurait pu

prévoir qu'en 1944 le vieux cuirassé *Lorraine* appuierait de son artillerie le débarquement de Provence ? Qui aurait pu prévoir le rôle joué, dans cette guerre, par les vétérans *War Spite* et *Nelson* ? Nous admettons que le cuirassé n'occupe plus, dans la flotte moderne, la première place, mais le déclarer inutile est un jugement aventureux. S'il en était ainsi, ni les Etats-Unis ni la Grande-Bretagne ne garderaient leurs cuirassés en demi-effectif ou en réserve — la Grande-Bretagne en conserve d'ailleurs toujours un disponible — ils les mettraient à la ferraille.

L'argument financier mis en avant par M. le ministre de la défense nationale, après avoir fait connaître que la partie nautique du *Jean-Bart* est achevée, se résume à ceci: il faut des sommes importantes pour compléter son armement: non point 1.300 millions, mais 2.500 millions.

Or les crédits de dépenses s'élèvent aujourd'hui à 1.600 millions qu'il nous faudra payer de toute façon. La D.C.A., en particulier, est à 85 p. 100 d'achèvement en moyenne; les fournisseurs feront jouer l'article 1794 du code civil et l'Etat sera condamné à payer des indemnités supérieures aux sommes qui auraient dû être versées pour l'achèvement du matériel en cours.

Nous ne parlons pas des 1.500 ouvriers de Brest, des 500 ouvriers de Ruelle qu'il faudra payer à ne rien faire ou licencier. Nous savons que la reconversion ou même la conversion n'est pas rentable; que, d'autre part, le renouvellement de notre flotte marchande est en voie d'achèvement et que les carnets de commandes sont vides. Dernièrement encore, la S. N. C. F. vient d'annuler la commande qu'elle avait passée de 300 wagons.

En résumé, le *Jean-Bart* est à 97 p. 100 d'achèvement. Il vaut 35 milliards. Certes, si nous avions à en commencer la construction, nous préféreriens dépenser autrement ces 35 milliards. Tel qu'il est, en plus des 1.600 millions qu'il faudra de toute façon payer soit en casseroles, soit en indemnités, il faut moins de 1 milliard de crédits de payement nouveaux pour achever ce bâtiment, en tenant compte bien entendu du chiffre de 2.500 millions avancé par M. le ministre.

De grâce, monsieur le ministre, pour ce prix, c'est encore une excellente affaire. Faites-en beaucoup ainsi.

La même question s'est posée lorsque, dernièrement, on a acheté aux surplus d'Anvers 400 Sherman usagés. Ces chars étaient déjà déclassés en 1944 au regard des Panthère et des Tigre allemands. Ils ne peuvent être comparés aux chars russes ou américains récents. On nous a cependant dit qu'au prix auquel on nous les cédait nous faisions encore une excellente affaire, et M. Lejeune s'en est félicité à la tribune.

Pour nous aussi, un *Jean-Bart* qui n'est ni déclassé ni usagé constitue une excellente affaire pour ce prix. Evidemment, c'est cher, mais en matière d'armement tout est cher. Un destroyer coûte 3 milliards et le prix moyen d'un avion est de 250 millions.

On nous dit aussi que l'entretien sera coûteux. Nous pouvons répondre qu'au cours d'une croisière récente en Afrique du Nord le *Richelieu*, qui est le bateau frère du *Jean-Bart*, a consommé moins de mazout que les deux torpilleurs qui l'accompagnaient.

Et pourquoi, en temps de paix, ne mettrions-nous pas le *Jean-Bart* en bâtiment d'instruction comme les deux récents cuirassés anglais qui sont, eux aussi, en écoles ? Cela nous permettrait de liquider nos vieux pontons *Lorraine*, *Paris*, *Béarn* et d'avoir en même temps, pour le même prix, un bâtiment disponible en cas de conflit.

Si l'argument mis en avant pour justifier l'arrêt des travaux du *Jean-Bart* est la menace que fait peser sur lui les armements sous-marins soviétiques, nous ne comprenons plus la position de M. le ministre de la défense nationale parce que nous savons que la pièce maîtresse du système de défense antisous-marine est le porte-avions.

Sans porte-avions il n'y a pas de défense possible des convois, même dans une mer comme la Méditerranée. Sans insister sur le *Hunter killer group* dont vous entretenait l'honorable rapporteur M. Jean de Gouyon, reconnaissons l'utilité du porte-avions. Le porte-avions est nécessaire à l'escorte des convois même en Méditerranée.

Au cours de la dernière guerre nous n'avons fait passer des convois qu'en rasant les côtes. Or, ce n'est pas en rasant les côtes que l'on va de Marseille à Alger.

L'aviation japonaise a pu être dans l'archipel des Philippines, mais elle n'a pas empêché en 1944 le débarquement américain et l'anéantissement de la flotte japonaise. La grande consommation de carburant des avions modernes, leur faible autonomie de vol, l'impossibilité où ils se trouvent de patrouiller d'une façon permanente à 300 kilomètres de leurs bases est un argument de plus en faveur du porte-avions.

Enfin, l'utilité du porte-avions dans les missions de l'Union française a été amplement démontrée et il n'est pas utile d'y revenir. C'est la troisième rotation des porte-avions *Dixmude* et *Arromanches* vers l'Indochine pour transporter des hommes, du matériel et surtout des avions qui n'ont plus, entre la métropole et l'Indochine, aucune escale intermédiaire possible.

Rappelons que sur les deux porte-avions que nous avons, l'un nous est loué par les Anglais, l'autre prêté par les Américains. Les Anglais et les Américains peuvent nous les reprendre d'un moment à l'autre. De ces deux porte-avions, seul l'*Arromanches* peut être considéré comme un véritable porte-avions; le *Dixmude*, premier né de la série des cargos américains transformés, étant trop lent et trop court pour la mise en œuvre d'avions modernes. De plus, sa capacité de transport est faible: 15 à 20 avions au maximum. Il ne peut être utilisé que pour l'entraînement et servir de transport de matériel et de personnel. A l'extrême rigueur, il pourrait être utilisé, en cas de guerre, pour l'escorte des convois dans les zones où la concentration aérienne serait faible.

Notons qu'en 1953, l'*Arromanches* doit normalement être restitué. En admettant que nous le conservions, il faudra bien qu'il rentre en carénage. Comment assurerons-nous alors le maintien des défenses de l'Union française ?

M. le ministre de la défense nationale nous a dit qu'il est plus économique d'obtenir un porte-avions au titre de l'aide interalliée que de le construire nous-mêmes. Une telle solution comporte des inconvénients: pièces de rechange à payer en devises, entretien excessivement coûteux, mais pourrait être retenue si tout notre armement était fourni au titre de la loi prêt-bail. Or, aucun engagement n'a été passé à ce jour avec les Etats-Unis à ce sujet.

Si M. le ministre estime — et je rapporte ici ses propres paroles — qu'aucun allié ne nous apportera les bâtiments légers dont nous avons besoin, comment penser que ceux-ci nous apporteront des porte-avions ! Nous sommes depuis plus d'un an en pourparlers avec les Etats-Unis pour obtenir la cession de 80 avions embarqués en stock aux Etats-Unis et nous n'avons pu les obtenir.

La Grande-Bretagne, de son côté, n'entend pas se reposer entièrement, pour la protection de ses communications, sur d'autres, même ses alliés; elle dispose à l'heure actuelle de 12 porte-avions en service ou en réserve, auxquels viendraient s'ajouter en cas de conflit 18 porte-avions sur câle ou en achèvement.

M. le secrétaire d'Etat à la marine a déclaré: il nous faudrait quatre porte-avions au moins. Récemment encore, au cours des débats des 3 et 9 mars derniers, M. Dupraz affirmait: « Je suis personnellement partisan de la construction du *Georges-Clemenceau*. »

Quelle est donc votre politique, monsieur le ministre de la défense nationale ? Savez-vous ce que vous voulez ? En effet, en 1947, à la demande pressante du Gouvernement, le Parlement vote 4.800 millions d'autorisations de programme pour les porte-avions, et, en 1948, trois milliards d'autorisations nouvelles, soit déjà 7.800 millions de francs. Or, un an à peine après ces déclarations, vous avez changé d'avis et vous avez décidé d'arrêter les travaux entrepris. Le fait cependant que le secrétaire d'Etat n'ait pas changé était pour nous une garantie de continuité de la politique du Gouvernement.

Que l'incohérence et l'inconstance soient le propre de certains, peu nous importe, ce que nous voulons et exigeons, dans la mesure des moyens de cette Assemblée c'est une politique suivie, coordonnée ferme et décidée de la défense nationale.

Vous êtes aussi à la fois contre les escorteurs et contre nos bases. Ne pourrait-on poser la question: où va donc notre marine ? Pourquoi un certain nombre d'escorteurs qui n'ont pas encore atteint la limite d'âge et demandent seulement à être équipés en radar et en moyens de détection modernes, sont mis en réserve spéciale, c'est-à-dire à la ferraille ? Il s'agit en particulier de deux contre-torpilleurs, ex-italiens, le *D'Estaing* et le *Duchaffault*, dont le Gouvernement a demandé la cession au titre des réparations et qui sont des bâtiments ne datant que de 1943. Il s'agit également du destroyer *Desaix*, en réserve spéciale, et des deux *Terrible*, en réserve également, alors que la date officielle de de déclassement est 1955 et 1956.

Si donc l'armature de notre flotte doit être à base de bâtiments légers, nous ne comprenons pas qu'on maintienne armés des croiseurs et que l'on mette, au contraire, à la ferraille des bâtiments qui sont encore loin de la limite d'âge.

M. le ministre de la défense nationale a contesté les chiffres cités à l'Assemblée nationale le 9 juin 1949. Il a été dit en propres termes: « Ces affirmations comportent une part d'exagération évidente. » C'était le triste bilan de notre aviation embarquée. A cette époque nous ne disposions que de 36 avions embarqués, dont 26 interdits de vol au-dessus de la mer, et pour donner à nos prochaines manœuvres une apparence militaire, nous étions réduits à demander aux Britanniques de nous prêter quinze avions.

La situation s'est aggravée depuis. Deux nouveaux accidents ont endeuillé notre aviation maritime. Il y a moins de dix jours, un « S. D. B. » et un *Seafire* en panne de moteur se sont écrasés avec leurs équipages. A la suite de ces accidents, les derniers avions en service dans l'aviation embarquée, les huit que vous contestiez, monsieur le ministre, ont été interdits de

vol. Il n'y a plus aujourd'hui un seul avion de chasse, d'attaque, dans notre aviation embarquée. Tous sont interdits de vol au-dessus de la mer.

Contesterez-vous ces déclarations ? Je ne le pense pas. Si mes renseignements sont exacts, vous venez même d'arrêter la construction du « N. C. 1080 », chasseur à réaction de la marine, alors que les essais devaient avoir lieu prochainement.

M. le ministre. Ce n'est pas un chasseur et il est arrêté depuis deux ans.

M. Jean Durand. J'ai retenu les propos que notre collègue M. Pellenc a échangés avec vous et je ne reprendrai pas la discussion à ce sujet.

La politique des bases prête à critiques comme le reste. Avec les crédits actuels, il nous faudra plus de dix ans pour avoir des bases en état de jouer un rôle militaire. Ne nous laissons pas séduire par des théories qui ne tiennent aucun compte des réalités. La transition doit être la préparation au mieux faire. Vous dispersez vos crédits et rien de positif ne reste. Je vous en prie, créez, ne gaspillez pas.

La puissance doit être la première préoccupation de la défense nationale. Reprenez la construction du *Jean-Bart* et du *Clemenceau;* faites-nous vraiment une aéro-navale. Ayons une marine française pour sauvegarder notre Union française. Sans marine, la France n'aura plus ses territoires d'outre-mer. Monsieur le ministre, pensez à l'œuvre de Colbert et aux exigences de la France. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est M. Yves Jaouen.

M. Yves Jaouen. Monsieur le ministre, mes chers collègues, en étudiant le budget de la marine, je me suis demandé si je donnais aux problèmes de la marine une importance excessive ou si, au contraire, l'utilité de la marine n'était pas suffisamment admise dans ce pays. Après mûres reflexions, je crois plus que jamais que c'est cette dernière hypothèse qui répond aux résultats de mes reflexions. Permettez-moi de vous en livrer quelques-unes.

Je dis que l'importance de la marine nationale n'est peut-être pas suffisamment admise dans ce pays. Or, sans une puissante flotte de guerre, pas d'indépendance nationale; sans une marine forte et moderne, pas de liaison possible et efficace entre la métropole et nos territoires d'outre-mer.

La guerre, nous le savons, s'est montrée cruelle pour notre marine, pour nos ports. Il nous paraît juste à cette occasion de rendre hommage à la marine nationale tout comme à la marine française.

Mais déjà la grande œuvre de renaissance est amorcée. Les deux ministères, malgré les trop modestes crédits que la situation financière de notre pays met à leur disposition, partent résolument en flèche vers des constructions neuves, ce qui contribuera sous peu à redonner à la France sa réputation de grande nation maritime, grâce à la persévérance et à l'intelligence d'un état-major d'élite, grâce aussi à la foi et à l'intelligence de nos officiers, au courage et au dévouement de nos marins, des ouvriers des arsenaux, dont les efforts convergent vers cette œuvre commune qu'est la renaissance de la marine.

Mais, tandis que les navires de guerre retrouvent peu à peu place au sein de notre flotte, nous constatons qu'à part la division qui apporte son précieux concours aux opérations d'Indochine, la plus grande partie de notre marine est concentrée dans la Méditerranée, dans cette mer bleue et calme, qui est parfois semée de « moutons blancs », mais qui, durant des semaines et des semaines ne connaît ni roulis, ni tangage, ni tempête, et qui risque d'amollir certains. Or la marine doit être au contact des dures réalités de la nature pour fournir les efforts optima que les circonstances peuvent exiger d'elle. Les conditions requises pour former des marins, ainsi que pour éprouver la solidité de nos navires, ne se présentent pas avec autant d'efficacité et de garantie dans un lac, si grand soit-il. Ce qu'il faut pour avoir un bon manœuvrier expérimenté, habile et débrouillard, c'est une mer qui bouge, une mer qui se meuve en de gigantesques lames, une mer dont les marins, en en sortant vainqueurs s'enorgueillissent à juste titre.

La marine nationale est formée de Bretons pour les deux tiers de ses effectifs. Une diminution des engagements est à redouter, ce qui serait grave pour l'avenir de notre pays.

En effet, l'éloignement dans lequel sont maintenus nos marins par suite de la présence obstinée de la grande majorité de notre flotte dans la Méditerranée n'est pas profitable au moral des hommes ni à celui de leur famille et, d'autre part, en l'absence de navires sur nos côtes et de marins dans nos villes et nos villages de Bretagne et de Normandie, les jeunes esprits s'éveillent de moins en moins aux choses de la mer.

La Manche et l'Atlantique bordent suffisamment nos côtes pour que cette situation commande des droits et des devoirs confondus dans l'utilité de la présence, dans ces mers, de bâtiments arborant notre pavillon. Or, leur petit nombre pourrait laisser croire à certaines nations riveraines, elles aussi, de ces mers, que la France s'en remet totalement à d'autres pour sa sécurité et qu'elle accepte la disparition de sa marine de l'Ouest.

Rien ne serait plus dangereux pour l'indépendance de notre pays. Pour ces trois raisons majeures, impérieuses, une revision de la répartition des forces françaises de la marine dans la Manche et dans l'Atlantique s'impose. La commission des finances de notre Assemblée a voulu marquer son souci d'économie en décidant un abattement d'un million au chapitre 120 qui vise les officiers de vaisseau.

Cette décision ne frappe que la marine. En effet, les autres armes n'ont pas eu à subir les foudres ni de l'Assemblée nationale ni celles de notre commission des finances. Or, le chiffre des amiraux qui était de 43 en 1936 — la période de paix à tout prix — vous le savez est tombé à 36 en 1949 et l'effectif total des officiers de marine n'a pas augmenté depuis 1936. Précisons même qu'il a diminué d'une unité, de 2.151 au lieu de 2.152. N'a-t-on pas pensé à la relève nécessaire ? Cet abattement qui n'a qu'une valeur indicative sera peut-être interprété comme un reproche à une pléthore imaginaire d'officiers de marine, et c'est là que je vois la gravité de l'indication fournie par la commission des finances. Je pense qu'une étude approfondie des effectifs aurait révélé que ce reproche est immérité. Il y a lieu, pour l'avenir de la marine, d'encourager le recrutement et la formation des futurs officiers au lieu de leur faire entrevoir un horizon bouché par un brouillard de haches et de guillotines parlementaires.

Nous pensons aussi qu'un pays comme la France doit compter, en plus des flottilles de bateaux légers, quelques grosses unités navales. Celles-ci sont jugées inutiles par certaines nations. Nous ne voulons pas souscrire au même jugement, car la France possède des territoires d'outre-mer qu'elle veut conserver pour le plus grand bien de ses populations et aussi pour la paix du monde.

Mes chers collègues, je suis tout naturellement amené à parler du cuirassé *Jean-Bart*, qui est presque achevé, et du porte-avions *Clemenceau*, dont la construction avait été décidée par le Parlement en 1947.

L'achèvement du *Jean-Bart* nous apparaît aussi indispensable que la mise en place du volant à une superbe automobile et le chiffre de 2 milliards qui a été prononcé, il y a un instant, par l'éminent rapporteur de la commission des finances appelle de notre part une rectification.

En effet, sur le chiffre de 2 milliards de dépenses annoncées, il faut rappeler que 1.165 millions se trouvent déjà votés par le Parlement par suite de la loi de douzièmes du 31 décembre 1948. Donc, l'achèvement militaire du bâtiment représenté bien une dépense nouvelle de 600 millions, si l'on tient compte des dépenses engagées dont le payement est inéluctable.

Ne voulant pas abuser des instants de cette Assemblée, je me permets de reporter à la discussion des chapitres intéressés le développement des trois amendements que j'ai eu l'honneur de déposer. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

M. Albert Lamarque. Je demande la parole, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Lamarque.

M. Albert Lamarque. Mes chers collègues, je serai très bref. Dans la politique des bases dont a parlé tout à l'heure notre éminent collègue, M. le rapporteur de la commission des finances, je voudrais glisser un mot en ce qui concerne le port de Toulon. Toulon, vous le savez, a subi les bombardements de la guerre et s'inscrit à l'heure actuelle dans les villes martyres de notre pays. La guerre ne l'a pas détruite en partie. Elle fait peser à l'heure actuelle, en ce qui concerne son avenir, une lourde menace.

Je ne veux pas vanter le port de Toulon au détriment des autres ports. Je pense que, dans l'ancienne conception de la défense nationale et dans l'ancienne stratégie de notre pays, les divers ports tels qu'ils étaient constitués représentaient une heureuse harmonie.

Je veux demander à M. le ministre et en particulier à M. le ministre de la marine quelques explications sur des déclarations qu'il a faites et qui ont causé dans la ville de Toulon une douloureuse émotion. Ces déclarations ont été citées par une enquête d'un grand journal de Paris et reproduites notamment par les organes locaux de la ville de Toulon.

Vous me permettrez de lire la déclaration qui a été faite par M. le ministre de la marine:

« La base de Toulon a cessé d'exister. Dans un avenir très proche, nous n'aurons plus que deux ports de guerre: Brest en Atlantique, Mers-el-Kébir en Méditerranée.

« Sans abdiquer sa souveraineté, la France doit subir les servitudes qu'imposerait une guerre à l'échelle mondiale. »

« Tel est le sens — c'est le journal qui parle —, tels sont à peu près les termes d'une déclaration faite par M. Joannès Dupraz, ministre de la marine, à un état-major qui groupait des officiers appar-

tenant à toutes les spécialités. Toulon peut crier au meurtre, les sentimentaux peuvent gémir, les mainteneurs de tradition s'en aller vers l'avenir à reculons, si nous ne voulons plus courir sur l'élan d'une habitude vieille d'un siècle, si nous ne voulons plus être en retard d'une guerre, il faut — c'est toujours le ministre qui parle — destituer Toulon, ramener au rang mineur de port d'escale cette grande base navale essentielle qu'elle fut pendant quatre siècles. De toutes les rades du monde celle-ci est, après Rio de Janeiro, la mieux défendue contre la mer. Mais le danger ne vient plus de la mer, il vient du ciel. Il vient de la terre. La rade n'a qu'une sortie étranglée entre les Mourillons et Saint-Mandrier. Dans ce refuge, une escadre serait captive, condamnée à être détruite et capturée. Il a suffi de quelques colonnes motorisées allemandes pour saisir Toulon; il a suffi d'une vingtaine d'avions pour interdire la haute mer à une flotte homogène et puissante et pour l'acculer à ce suicide collectif qui a pavé la rade d'une soixantaine d'épaves.

Mais, me dit un ingénieur du génie maritime, il n'existe pas en Europe un seul port qui puisse, comme Toulon, réunir treize formes de radoubs de grande capacité.

« Les bassins de Vauban peuvent recevoir des navires de 400 mètres de long et 36 mètres de large. Cela représente un capital indéchiffrable, un demi-siècle de travail améliorant quatre siècles de travail.

« On ne peut pas se résigner — il s'agit du ministre; il est de ceux qui croient possible de transformer Toulon, de créer un arsenal souterrain dans la masse rocheuse du mont Faron.

Il cite Gibraltar, l'exemple de Malte pendant trois ans, assommée, mise en lambeaux et qui a tenu. Mais Malte et Gibraltar n'avaient pas à redouter des attaques foudroyantes venues de terre. Le projet de souterrain avec pour toit le mont Faron, est séduisant.

« Je ne ferai pas à la marine, aux ponts et chaussées, l'injure sordide de leur demander combien cela a coûté, combien d'heures de travail ont été nécessaires à la mise au point d'un projet condamné dès sa conception. Ce n'est qu'à la fin des travaux qu'on fait le compte des dépenses inutiles et des morts sans excuse.

« Tout compte fait, la masse des capitaux nécessaires pour permettre à Toulon de survivre est à peine celle que demandera l'aménagement de Mers-El-Kébir, qui se fera selon des conceptions adaptées aux cruautés de demain et qui n'exigent pas un port moderne sur des fondations maçonnées par les galeries! »

Telles sont les déclarations faites par M. Dupraz, secrétaire d'Etat à la marine. Vous imaginez la douloureuse stupeur qu'elles ont pu causer parmi les populations toulonnaises.

J'entendais tout à l'heure M. le rapporteur parler de nos ouvriers, de nos travaux; il aurait pu parler également des ambitions légitimes de notre peuple, et je demande au Gouvernement s'il a maintenant décidé une politique qui serait celle de l'avenir. Qu'il précise ses intentions pour apaiser nos populations, notamment en ce qui concerne les bases navales de notre pays.

Quelle que soit d'ailleurs la tactique qu'il compte employer, je n'entends pas me mêler de ces questions pour lesquelles je n'ai pas qualité et, peut-être, pas de compréhension. Mais je peux imaginer car je suis un ancien ouvrier de l'arsenal de Toulon, quelle que soit votre politique que, demain, vous construirez encore des bateaux, grands ou petits, que vous aurez besoin d'arsenaux, pour les construire et pour les entretenir, ainsi que d'une main-d'œuvre parfaitement qualifiée.

Je répète que les propos tenus par le ministre de la marine ont causé dans la population une très grosse émotion.

M. le ministre. Voulez-vous me permettre un mot ?

M. Albert Lamarque. Je vous en prie, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre. Mon mot sera pour dire que ces propos n'ont pas été tenus ou ont été inexactement rapportés.

M. Joannès Dupraz n'a pas fait les déclarations que le journal que vous avez lu lui prête et que, pour ma part, je ne connaissais pas. Il n'est pas, il n'a jamais été, ni dans les intentions, ni même dans les projets de la marine d'enlever à Toulon son rôle de seul port méditerranéen possible de la France continentale. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. Albert Lamarque. Monsieur le ministre, je vous remercie de vos déclarations. D'ailleurs, mon intervention n'avait pas d'autre but que de les provoquer et de procurer à nos populations l'apaisement qu'elles attendent. Par conséquent, je peux donc, sur ces paroles extrêmement rassurantes qui ont été prononcées par M. le ministre, terminer mon intervention. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Nous abordons l'examen des chapitres figurant à l'état A.

Je donne lecture du chapitre 120:

SECTION MARINE

TITRE Ier. — DÉPENSES ORDINAIRES

4e partie. — Personnel.

« Chap. 120. — Solde des officiers des armes, 1.964.909.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 13), M. Yves Jaouen propose d'augmenter ce crédit de 1 million de francs et de rétablir pour ce chapitre le chiffre voté par l'Assemblée nationale, soit 1.965.909.000 francs.

La parole est à M. Jaouen.

M. Yves Jaouen. La commission des finances du Conseil de la République a opéré un abattement indicatif de 1 million de francs sur l'ensemble du chapitre pour inviter le Gouvernement à réduire l'effectif des officiers des armes.

Il convient de faire les remarques suivantes:

1° Par suite des promotions générales faites dans les dernières années de la guerre et dans les premiers mois de la libération, ainsi que des réductions déjà opérées dans le cadre des officiers généraux, une seule promotion a pu être faite depuis deux ans;

2° Le pourcentage des amiraux par rapport à l'ensemble des officiers a diminué depuis la guerre de 2,47 p. 100 à 1,57 p. 100;

3° A l'heure actuelle, sur 150 élèves de deux promotions successives à l'école navale, un seul arrivera vice-amiral, deux pourront atteindre le grade de contre-amiral, 8 seront capitaines de vaisseau, 17 seront capitaines de frégate, 25 capitaines de corvette et les autres, soit 97, n'arriveront même pas officiers supérieurs. Il paraît donc prématuré de discuter actuellement au Parlement ces questions d'effectifs, étant donné que les projets de loi des cadres n'ont pas encore abouti et que, prochainement, sera discutée une loi de programme naval — je crois que ce sera en octobre prochain — pouvant faire remettre ces questions en discussion.

Je vous demande également de noter que ni l'Assemblée nationale, ni la commission des finances du Conseil de la République n'ont demandé la réduction des corps d'officiers des autres armes. En votant l'amendement que je soumets à l'appréciation du Conseil, vous montrerez, mes chers collègues, votre désir de maintenir l'allure de notre marine nationale qui ne vivra, qui ne se développera que si elle peut s'appuyer sur un nombre suffisant de nos officiers d'élite qui sont à classer parmi les premiers du monde. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur spécial. La commission des finances, ainsi qu'il a été dit dans le rapport qui a été distribué, a opéré cette réduction à titre strictement indicatif.

Elle considère que l'effectif des officiers est encore quelque peu gonflé à l'heure actuelle et lorsque l'on fait le rapprochement entre les chiffres de 1936 et ceux d'aujourd'hui, on s'aperçoit que leur nombre est plus important aujourd'hui qu'il ne l'était en 1936. Votre commission des finances comprend, étant donné la politique nouvelle qui s'institue à l'heure actuelle et qui veut la création d'unités légères et rapides, qui exige, par conséquent, un bien plus grand nombre d'unités qu'autrefois, que le nombre des officiers n'est pas proportionnel au tonnage mais, en quelque sorte, au nombre d'unités.

Elle ne fait aucune difficulté pour abandonner l'abattement indicatif qu'elle avait opéré. Elle demande cependant au Gouvernement d'envisager la possibilité, par une diminution de l'âge de la retraite, de faire une aspiration vers le haut pour permettre un avancement plus rapide des officiers.

M. le président. La commission abandonne sa demande d'abattement au chapitre 120 pour lequel elle propose de reprendre le chiffre adopté par l'Assemblée nationale, soit 1.965.909.000 francs.

Mais par voie d'amendement (n° 9), M. Landry propose, au même chapitre 120, de réduire le crédit de 1.000 francs et d'en ramener en conséquence la dotation à 1.965.908.000 francs.

M. Landry, maintenez-vous votre amendement ?...

M. Landry. Monsieur le président, l'amendement que j'avais déposé était de même tendance que la réduction indicative proposée par la commission des finances.

Je veux épargner les instants de l'Assemblée et je me dispenserai de faire à la tribune des redites. Je retire mon amendement. (*Très bien! très bien! et applaudissements.*)

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 120 au nouveau chiffre de 1.965.909.000 francs.

(*Le chapitre 120, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 121. — Solde des officiers des services, 558.292.000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je demande à la commission de bien vouloir consentir, comme au chapitre 120, au rétablissement du crédit. L'indication qu'a voulu donner la commission était du même ordre que pour le chapitre précédent. Nous la retenons, mais nous demandons à la commission, pour faciliter les choses, notamment pour assurer le payement des officiers actuellement en service, de maintenir le crédit adopté par l'Assemblée nationale.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur spécial. La commission des finances est d'accord pour rétablir le crédit. Elle propose donc le chiffre de 559.292.000 francs pour le chapitre 121.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 121 avec le nouveau chiffre de 559.292.000 francs.

(*Le chapitre* 121, *avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 122. — Solde des officiers mariniers, quartiers-maîtres et marins des armes et services, 8 milliards 164.380.000 francs. »

Je suis saisi d'un amendement (n° 43), présenté par M. de Gouyon et les membres de la commission de la défense nationale, tendant à réduire la dotation de ce chapitre de 1.000 francs et à la ramener, en conséquence, à 8.164.379.000 francs.

La parole est à M. de Gouyon.

M. Jean de Gouyon. Cet amendement n'avait que le but absolument indicatif de signaler à M. le ministre de la défense nationale que les effectifs de la marine sont tombés cette année à 53.000 hommes, chiffre qui est un minimum. Avec ce chiffre c'est déjà avec une extrême difficulté que la marine assure la relève en Indochine et elle n'arrive plus à entretenir comme il faut les bâtiments en service.

C'est donc un amendement destiné à bien montrer à M. le ministre que ce chiffre de 53.000 hommes est un chiffre au-dessous duquel il ne faudrait pas descendre.

M. le ministre. Je puis indiquer à M. de Gouyon que le comité de la défense nationale a décidé, pour l'exercice 1950, de maintenir le même effectif.

M. Jean de Gouyon. Je vous remercie, monsieur le ministre. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix le chapitre 122 au chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 122 *est adopté.*)

M. le président. « Chap. 123. — Solde des militaires en disponibilité, non activité, réforme ou congé, 80.472.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 124. — Personnels civils extérieurs. — Personnels divers, 150 millions 624.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 125. — Personnels civils extérieurs. — Service du commissariat, 95 millions 690.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 126. — Personnels civils extérieurs. — Service de santé, 34 millions 728.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 127. — Personnels civils extérieurs. — Service des travaux maritimes, 120.229.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 128. — Personnels civils extérieurs. — Service de la comptabilité des matières, 127.424.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 131. — Personnel ouvrier. — Service du commissariat, 701 millions 208.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 132 — Personnel ouvrier. — Service de santé, 148.324.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 133. — Personnel ouvrier. — Service des travaux maritimes, 736 millions 532.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 134. — Personnel ouvrier. — Bases aéronavales, 45.640.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 135. — Personnel ouvrier. — Personnels divers, 93.532.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 137. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée, 4 millions 590.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 138. — Reclassement de la fonction publique (marine), 1.477.600.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 34), Mlle Mireille Dumont, M. David et les membres du groupe communiste et apparentés proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs et d'en ramener la dotation à 1.477.599.000 francs.

La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Sur ce chapitre, je ferai les mêmes remarques que sur le chapitre correspondant du budget de la guerre. En raison des chiffres prévus, il s'agit uniquement de la deuxième tranche du reclassement de la fonction publique, alors que les fonctionnaires et employés demandent d'avoir droit à la troisième tranche à partir de ce mois de juillet 1949.

Nous avons demandé une réduction indicative de crédit pour qu'il soit fait droit aux revendications des fonctionnaires et des employés.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur spécial. La commission des finances a étudié une proposition analogue qui lui a été faite. Elle estime qu'il est absolument indispensable d'arriver le plus rapidement possible à reclasser les fonctionnaires; elle n'a cependant pas retenu la proposition. Par conséquent, elle s'oppose à l'amendement.

M. le ministre. En tout cas, une réduction de crédits ne peut pas permettre une augmentation de traitements!

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

Mlle Mireille Dumont. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 138 avec le chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 138 *est adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

M. le président. « Chap. 316. — Alimentation, 4.100.286.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 35), Mlle Mireille Dumont, M. David et les membres du groupe communiste et apparentés proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs et de ramener, en conséquence, la dotation de ce chapitre à 4.100.285.000 francs.

La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Nous avons demandé cette réduction indicative de crédit pour souligner l'insuffisance de l'alimentation dans la marine. Les marins doivent s'acheter des suppléments de nourriture, et cela devient de plus en plus difficile pour eux, car les soldes des marins, quartiers-maîtres et officiers mariniers sont insuffisantes, ainsi que le prêt des matelots appelés.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas étudié cet amendement; elle s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. Les crédits sont suffisants pour assurer la nourriture des marins dans de bonnes conditions.

Aussi bien, je veux indiquer la différence qui existe entre la réglementation applicable à la marine et celle dont relèvent l'armée de terre et l'armée de l'air.

Pour l'armée de terre et pour l'armée de l'air, une prime d'alimentation journalière est fixée et versée aux unités, et c'est avec cette prime forfaitaire que les unités doivent alimenter les hommes.

La marine, au contraire, n'a pas de forfait et les dépenses sont remboursées suivant leur coût.

Il en est nécessairement ainsi d'ailleurs en raison des déplacements des bateaux et des variations considérables de prix d'une région à l'autre. En tout cas, cela montre qu'il n'y a aucune espèce de limitation administrative qui interdise d'assurer aux marins une alimentation qui, je dois le dire, est généralement, dans la flotte, supérieure à ce qu'elle est dans les autres armes. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 316 avec le chiffre de la commission.

(*Le chapitre* 316 *est adopté.*)

M. le président. « Chap. 318. — Habillement, campement, couchage et ameublement, 1.732.710.000 francs. — (*Adopté.*)

« Chap. 319. — Service de santé, 391 millions 489.000 francs. — (*Adopté.*)

Chap. 320. — Frais de déplacement, 440 millions de francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Sur le chapitre 320, le Gouvernement demande le rétablissement du crédit voté par l'Assemblée nationale.

Il s'agit là de frais de déplacement qui, pour la marine, sont particulièrement élevés, car ils représentent pour des unités qui, par définition, sont mobiles, non seulement des frais de mission, mais encore des frais afférents aux mutations, mais aussi des rapatriements, des voyages en-

traînés par le service et qui sont, pour ainsi dire, la vie quotidienne de la marine.

L'abattement de 14 millions qui est appliqué à ce chapitre risquerait de gêner le fonctionnement de ce crédit. Je demande donc à la commission de vouloir bien accepter son rétablissement.

Aussi bien, la raison qui l'a conduite à cet abattement joue-t-elle, dans les crédits de la marine, un rôle beaucoup moins important qu'ailleurs. Les mutations, les changements de résidence sont infiniment moins nombreux et représentent une charge beaucoup moins lourde que les voyages rendus nécessaires par l'exécution du service.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur spécial. La commission a proposé cet abattement parce qu'elle estime que le crédit demandé est relativement trop élevé. Elle veut marquer surtout la nécessité qu'il y a pour le Gouvernement, dans les propositions budgétaires qu'il nous fait, d'indiquer d'une manière très nette les dépenses prévues pour les déplacements et missions temporaires, et celles prévues pour les déplacements définitifs.

Etant donné que la commission a pris une position après de longues délibérations il ne me semble pas possible d'y revenir maintenant.

En conséquence, je demande le maintien de la proposition d'abattement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 320 avec le crédit de 440 millions proposé par la commission des finances.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Conseil par assis et levé, repousse ce crédit.)

M. le président. Les conclusions de la commission sont repoussées.

Quel est, dans ces conditions, le chiffre à inscrire pour le chapitre 320 ?

M. le ministre. 454.500.000 francs.

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 320 avec le chiffre de 454.500.000 francs.

(Le chapitre 320, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 322. — Logement, cantonnement, loyers, 109.015.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 323. — Frais d'instruction. — Ecoles. — Recrutement, 67.312.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3232. — Convocation des réserves. — Soldes et indemnités, 33.953.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3233. — Convocation des réserves. — Entretien, 35.019.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 327. — Approvisionnements de la marine, 1.650 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 328. — Entretien du matériel automobile, 180 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 329. — Entretien des matériels du service des travaux maritimes, 14 millions 999.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 330. — Entretien du matériel de série de l'aéronautique navale, 1.588 millions de francs. »

Par voie d'amendement (n° 44), M. de Gouyon et les membres de la commission de la défense nationale proposent de réduire ce chapitre de 1.000 francs et de ramener la dotation de ce chapitre à 1 milliard 587.999.000 francs.

La parole est à M. Jean de Gouyon.

M. Jean de Gouyon. L'abattement de 1.000 francs proposé par la commission de la défense nationale du Conseil de la République a simplement pour but de demander à M. le ministre de vouloir bien définir devant nous comment il compte, pour l'aviation embarquée, boucher le trou existant entre le moment où il ne reste plus rien et le moment où les prototypes sortiront.

Nous devions recevoir 80 *Diver* et 40 *L 4*, si ma mémoire est exacte. Nous ne les avons pas reçus et nous n'avons presque plus rien, ni pour l'instruction ni pour l'entraînement de l'apontement.

L'objet de mon amendement est d'obtenir des précisions à cet égard.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la défense nationale.

M. le ministre. M. de Gouyon a parfaitement indiqué dans son rapport si remarquable la situation vraiment désastreuse de notre aéronautique navale, non seulement parce que nos avions arrivent à la limite de l'usure, mais aussi parce que les prototypes étudiés en France ne sont pas au point et qu'il n'est pas possible de prévoir dans quel délai ils le seront.

Dans deux ans, a dit M. de Gouyon.

En effet, certains prototypes intéressants permettront peut-être, dans ce délai, des fabrications en série.

En tout cas, nous sommes, sans aucun doute, en présence d'un trou. Ce trou ne peut être comblé que par des achats à l'étranger ou des fournitures dans le cadre de l'aide interalliée. C'est d'ailleurs dans ce cadre que quelques appareils viennent d'être fournis par l'Angleterre à la France.

C'est peut-être dans ce cadre que nous pourrons nous adresser à l'Amérique, mais seulement lorsque nous aurons conclu avec elle et ratifié le pacte Atlantique et sans doute les accords d'application qui suivront. C'est notre unique ressource : Amérique ou Angleterre et même sans doute probablement uniquement l'Amérique dans ce genre d'appareils.

Il n'y a que de ce côté-là que nous pouvons trouver le moyen de combler l'intervalle qui se produira entre la fin de nos avions présents et l'apparition des premières séries françaises.

Voilà les explications que vous désiriez. Je vous suis reconnaissant d'avoir mis l'accent sur ce problème qui est un des plus préoccupants, un des plus graves et un des plus difficiles à résoudre de notre organisation navale. Il est fondamental et il faut que nous lui assurions dans nos préoccupations une priorité par-dessus beaucoup d'autres. *(Applaudissements.)*

M. le président. La parole est à M. de Gouyon.

M. Jean de Gouyon. Je remercie monsieur le ministre des explications qu'il nous a données. La commission de la défense nationale est d'accord avec lui pour que ce ne soit pas avec des achats à l'étranger que l'on fasse cette soudure.

Dans ces conditions, nous retirons l'amendement.

M. André Diethelm. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Diethelm.

M. André Diethelm. Si j'ai bien compris les déclarations de M. le ministre, nous n'avons plus d'avions susceptibles d'être embarqués et de faire l'entraînement de nos formations navales.

M. le ministre. Si, si !

M. André Diethelm. Nous allons dépenser, pour l'entretien de ces avions inexistants, un milliard et demi de francs au cours de la présente année.

Ne vaudrait-il pas mieux avoir le courage de mettre les avions démodés tout de suite à la ferraille et de faire ainsi une économie importante ? *(Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite.)*

M. le ministre. Monsieur Diethelm, permettez-moi de vous dire que si nos avions ont malheureusement trop d'accidents, ils ont encore, récemment, en Indochine, accompli une magnifique besogne, et je veux rendre ici hommage aux aviateurs qui les pilotaient.

Ces appareils ont assuré une besogne très active. Ils ont, certes, subi, du fait du climat, une usure plus grande qui a sans doute hâté leur fin. Mais on ne peut pas dire que la dépense faite pour les entretenir ait été sans profit pour la patrie. *(Applaudissements.)*

M. André Diethelm. Il ne s'agit pas du passé, mais du présent et du futur.

M. le ministre. Il s'agit de 1949 !

M. Bousch. Nous sommes devant le fait accompli.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 330, au chiffre de la commission.

(Le chapitre 330 est adopté.)

M. le président. Le Conseil voudra sans doute renvoyer la suite de la discussion à demain matin dix heures ? *(Assentiment.)*

— 7 —

DEMISSION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

M. le président. J'ai reçu avis de la démission de M. Vauthier comme membre de la commission de la France d'outre-mer et de M. Razac comme membre de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.

Le groupe intéressé a fait parvenir à la présidence le nom du candidat proposé en remplacement de M. Vauthier. Son nom sera publié au *Journal officiel* et la nomination interviendra dans les délais réglementaires.

— 8 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la francisation du nom patronymique et du prénom des étrangers.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 571, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. *(Assentiment.)*

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, mettant en vigueur, dans les départements du Bas-Rhin,

du Haut-Rhin et de la Moselle les dispositions législatives sur la police des bâtiments menaçant ruine.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 572, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, complétant l'ordonnance du 28 novembre 1944 portant modification et codification des textes relatifs à la répression des faits de collaboration et l'ordonnance du 26 décembre 1944 portant modification et codification des textes relatifs à l'indignité nationale.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 573, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la justice de législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment.*)

— 9 —

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à abroger l'acte dit loi n° 3187 du 26 juillet 1941 relatif aux achats sur souches dans le commerce des vins.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 570, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du ravitaillement et des boissons. (*Assentiment.*)

— 10 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Driant un rapport fait au nom de la commission de la reconstruction et des dommages de guerre sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la réparation des dommages de guerre intéressant les betteraves industrielles, sucres et alcools de betterave (n° 467, année 1949).

Le rapport sera imprimé sous le n° 566 et distribué.

J'ai reçu de M. Coupigny un rapport fait au nom de la commission de la France d'outre-mer sur la proposition de résolution de MM. Durand-Reville, Robert Aubé, Bechir-Sow, Coupigny, Julien Gautier, Grassard et Mme Jane Vialle, tendant à inviter le Gouvernement à attribuer aux villes de Fort-Lamy, Brazzaville, Bangui et Douala, la croix de la Légion d'honneur, en raison de leur action face à la défaite et à l'armistice de juin 1949 (n° 439, année 1949).

Le rapport sera imprimé sous le n° 567 et distribué.

J'ai reçu de M. Pujol un rapport fait au nom de la commission du travail et de la sécurité sociale sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant extension de la législation des assurances sociales aux écrivains non salariés (n° 378, année 1949).

Le rapport sera imprimé sous le n° 568 et distribué.

— 11 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance qui aura lieu demain jeudi, 7 juillet 1949, à dix heures:

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant fixation du budget des dépenses militaires pour l'exercice 1949 (n°s 510, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540 et 541, année 1949).

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à refuser l'homologation de l'article 8 de la décision votée par l'assemblée algérienne au cours de sa session extraordinaire de juin-juillet 1948, relative à l'extension à l'Algérie des dispositions de l'acte dit loi du 22 mai 1944 rendant obligatoire la déclaration des levées de mesures géophysiques (n°s 327 et 564, année 1949. — M. Léo Hamon, rapporteur).

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 18 de l'ordonnance du 21 avril 1945 portant deuxième application de l'ordonnance du 12 novembre 1943 sur la nullité des actes de spoliation accomplis par l'ennemi ou sous son contrôle et édictant la restitution aux victimes de ces actes de ceux de leurs biens qui ont fait l'objet d'actes de disposition (n°s 420 et 543, année 1949. — M. Beauvais, rapporteur).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à minuit.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Désignation, par suite de vacance, de candidature pour une commission générale.

(Application de l'article 16 du règlement.)

Le groupe du mouvement républicain populaire a désigné M. Razac pour remplacer, dans la commission de la France d'outre-mer, M. Vauthier.

(Cette candidature sera ratifiée par le Conseil de la République si, avant la nomination, elle n'a pas suscité l'opposition de trente membres au moins.)

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 6 JUILLET 1949

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout conseiller qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

PRESIDENCE DU CONSEIL

Postes, télégraphes, téléphones.

849. — 6 juillet 1949. — **M. André Plat** expose à **M. le président du conseil (postes, télégraphes, téléphones)** que l'administration des postes, télégraphes et téléphones exige fréquemment, sous menace de suppression des prestations, auxquelles ils ont droit, que ses agents lui remettent un certificat médical mentionnant le diagnostic de l'affection qui motive la cessation du travail; et demande sur quels textes législatifs ou réglementaires l'administration des postes, télégraphes et téléphones se fonde pour prétendre obliger ainsi les médecins à violer le secret professionnel institué par l'article 378 du code pénal.

DEFENSE NATIONALE

850. — 6 juillet 1949. — **M. Alfred A. Westphal** demande à **M. le ministre de la défense nationale** pourquoi les services de l'intendance s'obstinent à vouloir régler les dommages de cantonnement sur la base de la législation sur les réquisitions, semblant ignorer totalement l'existence de la loi n° 49-538 du 20 avril 1949.

FRANCE D'OUTRE-MER

851. — 6 juillet 1949. — **M. Luc Durand-Reville** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer,** les conditions dans lesquelles le service des eaux et forêts, dépendant de son département, applique l'article 1er de l'arrêté du 16 octobre 1947 qui fixe le diamètre légal minimum d'abattage (0,70 pour l'Okoumé); rappelle que cet article spécifie que le diamètre doit être mesuré à la naissance de l'empattement et signale que, contrairement à ces dispositions impératives, certains agents du service forestier de l'Afrique équatoriale française se dispensent d'opérer cette mensuration, cependant toujours possible à condition d'opérer sur place et se contentent de calculer, souvent même par extrapolation, dans leur bureau, le diamètre moyen pris en considération pour vérifier le respect par les exploitants forestiers du texte ci-dessus.

INDUSTRIE ET COMMERCE

852. — 6 juillet 1949. — **M. Luc Durand-Reville** demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** les raisons pour lesquelles les dispositions de l'article 4 de la loi 48-1974 du 31 décembre 1948, prévoyant l'institution d'une taxe de 4.000 francs perçue au profit du Trésor en vue d'obtenir un avis de nouveauté sur une invention, n'est pas encore entré en application; et demande en outre les raisons pour lesquelles l'organisme international de La Haye, dont l'institution a été ratifiée par tous les parlements des pays intéressés, n'est pas encore en état de fonctionnement.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

853. — 6 juillet 1949. — **M. Roger Menu** attire l'attention de **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** sur le fait que la fixation à 400 francs du maximum de la valeur locative prévu par le décret du 31 décembre 1946 en application de l'art. 27 de la loi du 28 août 1946 écarte, dans les communes de 5.000 habitants et dans celles qui ont une population inférieure à ce chiffre, la plus grande partie des petits sinistrés, du bénéfice des abattements pour vétusté ou mauvais état prévu pour la reconstruction de leurs immeubles d'habitation, et demande s'il ne serait pas possible d'envisager une modification de ce maximum.

854. — 6 juillet 1949. — **M. Marcel Rupied** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** s'il considère comme toujours en vigueur la circulaire du 22 janvier 1943 concernant la valeur de l'expression « terrains avant remembrement » entendue au terme de ladite circulaire comme « terrains supposés nus et considérés indépendamment de leur configuration »; lui signale que dans certains départements, ce texte est appliqué encore à la lettre, ce qui cause à des propriétaires sinistrés des préjudices considérables et lui demande si la circulaire exclut en outre le droit de réclamer la réparation du dommage permanent à la propriété bâtie.

855. — 6 juillet 1949. — **M. Alfred Westphal** signale à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que: 1° les services de l'intendance militaire continuent, malgré la loi n° 49-538 du 20 avril 1949, à proposer le réglement des dommages de cantonnement sur la base de la législation sur les réquisitions; 2° l'imprimé qui est présenté par les services aux intéressés comporte une formule de renoncement à tout rajustement ultérieur; 3° les délégations départementales du M. R. U. consultées n'ont en la matière aucune doctrine et ne peuvent utilement conseiller les intéressés; et demande si les décrets et circulaires d'application de la loi du 20 avril 1949 ont été pris, sinon, vu l'urgence, dans quel délai on peut espérer voir régler la question.

RÉPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

681. — **M. Marcel Molle** demande à **M. le ministre de finances et des affaires économiques** quelles mesures ont été prises pour la régularisation des versements forfaitaires effectués par les employeurs à concurrence de 5 p. 100 des salaires payés par eux, en vertu du décret du 1er octobre 1948, n° 48-1544, régularisation prévue par l'article 4 dudit décret. (*Question du 24 mai 1949.*)

Réponse. — Les conditions dans lesquelles il doit être procédé à la régularisation des versements forfaitaires visés dans la question ont été fixées par les dispositions de l'article 285 du décret n° 48-1986 du 9 décembre 1948 portant réforme fiscale. En vertu de ces dispositions les employeurs pouvaient, lorsque le total des versements qu'ils ont effectués est supérieur à celui des retenues afférentes aux sommes passibles de l'impôt cédulaire payées par eux du 1er septembre au 31 décembre 1948, obtenir la restitution de l'excédent en adressant une réclamation au directeur départemental des contributions directes avant le 1er avril 1949.

737. — **M. Gabriel Tellier** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si le fait, pour un imprimeur artisan fiscal, au sens de l'article 23 du code général des impôts directs, d'être inscrit au registre du commerce pour un établissement de papeterie, librairie et dépôt de journaux est de nature à faire perdre à cet artisan sa qualité d'artisan fiscal, ce commerce étant tenu et dirigé exclusivement par l'épouse et la fille de cet artisan qui ne s'en occupe nullement lui-même. (*Question du 7 juin 1949.*)

Réponse. — Il ne pourrait être utilement répondu à l'honorable sénateur que si, par l'indication du nom et de l'adresse du contribuable, l'adminstration était mise à même de faire procéder à une enquête sur le cas particulier.

738. — **M. Gabriel Tellier** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quelle peut être l'importance maxima du matériel d'un artisan imprimeur (au sens de l'article 23 du code général des impôts directs) sans que celui-ci perde sa qualité d'artisan fiscal; si un artisan fiscal est notamment susceptible de perdre sa qualité d'artisan du fait que, bien que travaillant seul, sans disposer jamais d'une autre main-d'œuvre que lui-même, il possède une machine en blanc pour affiches, une minerve in-4° raisin, une presse F.L. demi-raisin, un margeur, un massicot, une perforeuse et une épingleuse, les trois premières machines mues chacune par un moteur d'un cheval, ou d'un cheval et demi et tout ce matériel datant de quinze à vingt ans. (*Question du 7 juin 1949.*)

Réponse. — L'emploi d'un outillage mécanique n'est pas de nature, à lui seul, à faire perdre à un contribuable la qualité d'artisan si, eu égard aux conditions dans lesquelles l'intéressé exerce son activité, son gain peut être considéré comme rémunérant principalement son propre travail. Mais la question de savoir si, en ce qui concerne le contribuable visé dans la question, cette dernière condition peut être considérée comme remplie est une question de fait à laquelle il ne pourrait être utilement répondu que si, par l'indication du nom et de l'adresse de l'imprimeur dont il s'agit, l'administration était mise à même de faire procéder à une enquête sur le cas particulier.

796. — **M. Paul Baratgin** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques,** si l'administration de l'enregistrement est autorisée à se prévaloir de l'absence de preuve écrite à l'encontre d'un redevable dont la comptabilité a disparu au mois de juillet 1940 (vol constaté par un procès-verbal de gendarmerie) pour contester l'existence au 1er janvier 1940 de biens anciens tels que les stocks et le numéraire portés à la déclaration de patrimoine; si elle ne peut, compte tenu de l'impossibilité matérielle dans laquelle ledit contribuable se trouve d'apporter la preuve écrite exigée, tenir compte de ce que cette carence est due à un fait indépendant de sa volonté, admettre les présomptions qui sont de nature à confirmer les énonciations de la déclaration. (*Question du 21 juin 1949.*)

Réponse. — Question d'espèce qui ne pourrait être exactement résolue qu'en possession de données plus précises sur l'ensemble des circonstances de l'affaire et après enquête par le service local de l'enregistrement. Il serait nécessaire, à cet effet, de connaître les nom et adresse du contribuable intéressé.

800. — **M. Marcel Molle** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un contribuable, qui a souscrit une déclaration de patrimoine en vue du payement de l'impôt de solidarité nationale, n'a pas demandé dans cette déclaration le bénéfice des abattements accordés pour ses enfants à charge, et en conséquence n'a pas compris dans son patrimoine les biens appartenant en propre à ses enfants; et demande si l'administration de l'enregistrement est fondée à l'obliger à comprendre ces biens sauf à lui faire bénéficier des abattements. (*Question du 21 juin 1949.*)

Réponse. — Réponse négative, à moins qu'il y ait lieu, dans l'espèce envisagée, à application des dispositions prévues à l'article 39 de l'ordonnance du 15 août 1945 pour les morcellements intentionnels de patrimoine.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL
DE LA
séance du mercredi 6 juillet 1949.

SCRUTIN (N° 151)

Sur l'amendement (n° 3) de M. Coupigny au chapitre 121 de la section guerre de l'état A du projet de loi portant fixation du budget militaire pour l'exercice 1949.

Nombre des votants..... 256
Majorité absolue..... 129

Pour l'adoption..... 115
Contre 141

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour:

MM.
Abel-Durand.
André (Louis).
Aubé (Robert).
Barret (Charles), (Haute-Marne).
Bataille.
Beauvais.
Bechir Sow.
Bertaud.
Biatarana.
Boivin-Champeaux.
Bolifraud.
Bonnefous (Raymond).
Bouquerel.
Bourgeois.
Bousch.
Brizard.
Brousse (Martial).
Capelle.
Chambriard.
Chapalain.
Chatenay.
Chevalier (Robert).
Colonna.
Cordier (Henri).
Corniglion-Molinier (Général).
Coty (René).
Couinaud.
Coupigny.
Cozzano.
Debû-Bridel (Jacques).
Delfortrie.
Delorme.
Diethelm (André).
Doussot (Jean).
Driant.
Dronne.
Dubois (René-Emile).
Duchet (Roger).
Durand (Jean).
Durand-Reville.
Mme Eboué.
Estève.
Fléchet.
Fleury.
Fouques-Duparc.
Fournier (Bénigne), Côte-d'Or.
Fourrier (Gaston), Niger.
Gaulle (Pierre de).
Gouyon (Jean de).
Gracia (Lucien de).
Gravier (Robert).
Grenier (Jean-Marie).
Hebert.
Hoeffel.
Houcke.
Jacques-Destrée.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
Lachomette (de).
Lafleur (Henri).
Lassagne.
Le Basser.
Lecacheux.
Leccia.
Le Digabel.
Léger.
Lefant.
Le Léannec.
Emilien Lieutaud.
Lionel-Pélerin.
Liotard.
Loison.
Madelin (Michel).
Maire (Georges).
Marchant.
Marcilhacy.
Maroger (Jean).
Maupeou (de).
Molle (Marcel).
Monichon.
Montalembert (de).
Montullé (Laillet de).
Morel (Charles).
Muscatelli.
Olivier (Jules).
Patenôtre (François), Aube.
Peschaud.
Piales.
Pinvidic.
Plait.
Pontbriand (de).
Rabouin.
Radius.
Raincourt (de).
Randria.
Renaud (Joseph).
Robert (Paul).
Rogier.
Romani.
Rupied.
Schleiter (François).
Schwartz.
Serrure.
Sigué (Nouhoum).
Teisseire.
Tharradin.
Torrès (Henry).
Totolehibe.
Vitter (Pierre).
Vourch.
Westphal.
Yver (Michel).
Zafimahova.
Zussy.

Ont voté contre:

MM.
Assaillit.
Auberger.
Aubert.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Bardonnèche (de).
Barré (Henri), Seine.
Barthe (Edouard).
Benchiha (Abdelkader).

Bène (Jean).
Berthoin (Jean).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudet (Pierre).
Boulangé.
Bozzi.
Breton.
Bretes.
Mme Brossolette (Gilberte Pierre-).
Brune Charles).
Canivez.
Carcassonne.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Cassagne.
Cayrou (Frédéric).
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet (Gaston).
Chazette.
Chochoy.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Courrière.
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Mme Delabie.
Delthil.
Denvers.
Descomps (Paul-Emile).
Doucouré (Amadou).
Dulin.
Dumas (François).
Durieux.
Ehm.
Félice (de).
Ferracci.
Ferrant.
Fournier (Roger), Puy-de-Dôme.
Franck-Chante.
Gadoin.
Gaspard.
Gasser.
Gatuing.
Geoffroy (Jean).
Giacomoni.
Glauque.
Gilbert Jules.
Grégory.
Grimal (Marcel).
Gustave.
Hamon (Léo).
Hauriou.
Héline.
Jaouen (Yves).
Laffargue (Georges).
Lafforgue (Louis).
Lagarosse.
La Gontrie (de).
Lamarque (Albert).
Lamousse.
Landry.
Lasalarié.
Laurent-Thouverey.
Lemaître (Claude).
Léonetti.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Malecot.
Manent.
Marty (Pierre).
Masson (Hippolyte).
Jacques Masteau.
Maurice (Georges).
M'Bodje (Mamadou).
Menditte (de).
Menu.
Meric.
Minvielle.
Moutet (Marius).
Naveau.
N'Joya (Arouna).
Novat.
Okala (Charles).
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Paget (Alfred).
Paquirissamypoullé.
Pascaud.
Patient.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Ernest Pezet.
Pic.
Pinton.
Marcel Plaisant.
Poisson.
Pujol.
Razac.
Restat.
Reynouard.
Rotinat.
Roubert (Alex).
Roux (Emile).
Ruin (François).
Saïah (Menouar).
Saint-Cyr.
Sarrien.
Satineau.
Sclafer.
Siaut.
Sid-Cara (Chérif).
Sisbane (Chérif).
Socé (Ousmane).
Southon.
Symphor.
Taillades (Edgard).
Tamzali (Abdennour).
Mme Thome-Patenôtre (Jacqueline), Seine-et-Oise.
Tucci.
Vanrullen.
Varlot.
Vauthier.
Verdeille.
Viple.
Voyant.
Walcker (Maurice).

Se sont abstenus volontairement:

MM.
Berlioz.
Biaka Boda.
Calonne (Nestor).
Chaintron.
David (Léon).
Demusois.
Mlle Dumont (Mireille), Bouches-du-Rhône).
Mme Dumont (Yvonne), Seine.
Dupic.
Dutoit.
Franceschi.
Mme Girault.
Haïdara (Mahamane).
Marrane.
Martel (Henri).
Mostefaï (El-Hadi).
Petit (Général).
Primet.
Mme Roche (Marie).
Souquière.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Alric.
Ba (Oumar).
Bernard (Georges).
Boisrond.
Brunet (Louis).
Chalamon.
Cornu.
Debré.
Delalande.
Depreux (René).
Dia (Mamadou).
Djamah (Ali).
Gautier (Julien).
Grassard.
Grimaldi (Jacques).
Gros (Louis).
Jézéquel.
Labrousse (François).
Lafay (Bernard).
Lassalle-Séré.
Le Guyon (Robert).
Lemaire (Marcel).
Malonga (Jean).
Mathieu.
Maupoil (Henri).
Pajot (Hubert).
Pernot (Georges).
Pouget (Jules).
Rochereau.
Rucart (Marc).
Saller.
Séné.
Tellier (Gabriel).
Ternynck.
Valle (Jules).
Villoutreys (de).

Excusés ou absents par congé:

MM.
Fraissinette (de).
Ignacio-Pinto (Louis).
Reveillaud.
Soldani.
Mme Vialle (Jane).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et Mme Devaud, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 265
Majorité absolue..... 133

Pour l'adoption..... 118
Contre 147

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.